令和3年11月1日発行(毎月1回1日発行) 昭和30年8月15日 第3種郵便物認可 第67巻第11号



Motor Magazine

自動車ライフ誌「モーターマガジン」

11
November 2021
No.796
特別定価 ¥1250

別冊付録
「輸入車最新諸元データブック2021」
日本で買える主要インポートブランドの全モデルを掲載

第一特集 今こそ乗っておきたい

「純ガソリンエンジン車に愛を込めて」

10気筒:ランボルギーニ ウラカン/アウディR8、12気筒:フェラーリ 812GTS/ランボルギーニ アヴェンタドール/アストンマーティン DBS/ベントレー コンチネンタル GTマリナー、8気筒:シボレー コルベット/ジャガー FタイプR、6気筒:BMW M440i/ポルシェ 911、5気筒:アウディRS3、4気筒:メルセデスAMG A45/ルノー メガーヌ R.S.ほか

第二特集「ちょっと特別な存在。注目の最新SUV7モデル」

特別企画「ミュンヘンからIAAモビリティ2021レポート」

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

Motor, Magazine and Man

本誌編集長：千葉知充
TEXT Tomomitsu Chiba

「五輪と四輪の差」

何度かここでも書いているが、コロナ禍で新車発表会やワークショップなどオンラインが当たり前の世の中になってる。いまだに慣れないことが多く、〝リアル〟が恋しいが、これももう少し時間が経てば気にならなくなるのだろうか。

そうした中、ミュンヘンでIAAが開催された。リアルイベントである。その詳細は、92ページからの島下氏のレポートに譲るが、ドイツへの入国や日本への帰国、そして帰国後の14日間の自宅待機ルールなどに、かなり苦労されたであろうことは想像に難くない。しかしそれでもオンラインとは違った、貴重な経験だったことだろう。

それにしても日本では、ことごとくクルマやモータースポーツ関連のイベントが中止に追い込まれている。東京モーターショーもF1グランプリもラリージャパンもWECもすべて開催が中止になってしまった。

日本自動車工業会会長として、豊田章男トヨタ自動車社長が「五輪で許されても四輪二輪は許されない。不公平感を感じている」とコメントしたことがニュースになっている。これは五輪に参加するため来日する選手に特例入国許可が下りてもF1やWRC、WECで来日する選手には認められないことに言及したものである。まさしくそのとおりだ。どちらも同じアスリートであるのに、この差はどこにあるのだろうか。その違いをわかりやすく、いや納得できるように説明してほしいものだ。

自動車は基幹産業でありながら、日本での冷遇ぶりは目に余るものがある。クルマにかかる税金に対してもそうだ。これについては書きたいこともたくさんあるが、それはまたの機会にするとして、それにしてもこうした数々の四輪・二輪関連のイベント中止は悲しい限りである。

さて、オンラインかリアルかということで言えば、自動車業界は販売方法も大きな転換期を迎えている。ホンダはホンダセールスオペレーションジャパンを設立し、オンラインでのクルマ販売を開始。ボルボも、日本へ導入するピュアEV、C40をオンラインで販売する。

こうした動きは、他の自動車メーカーや輸入車でも導入されつつあり、今後、さらに加速していくことだろう。まだ経験が乏しいため、オンライン販売への不安は、販売側／購入側ともにあるが、それも経験値が上がるに従い解消されるはずだ。そしてそうした時代だからこそ、クルマの情報を正しく伝える、自動車メディアの役割はとても重要になっていると言えるのではないだろうか。

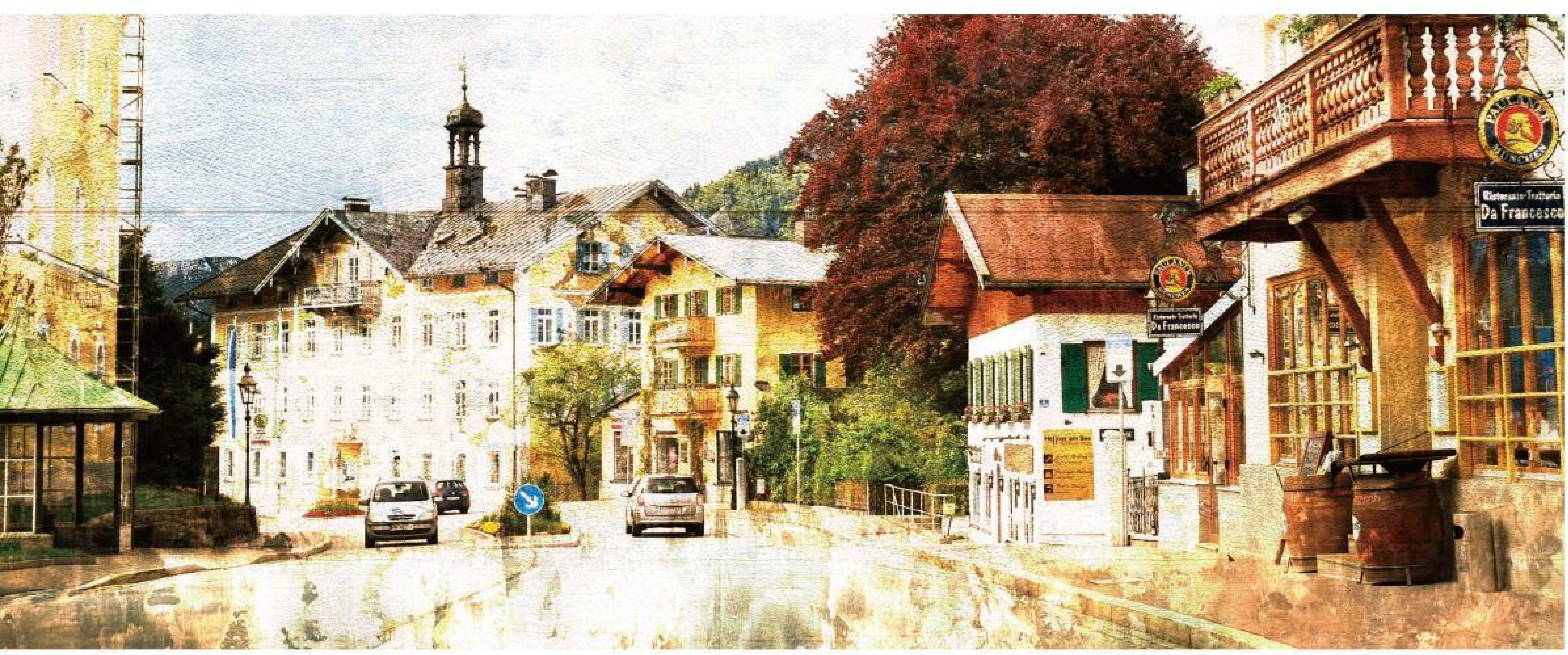


PHOTO Hidekazu Nagamoto PHOTO PROCESSING Kensuke Yanagisawa

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

IAA ミュンヘン国際自動車ショーレビュー

2年前、COVID-19の感染拡大前は、フランクフルトで古典的な自動車ショーが開催されていたが、それを取り巻く環境は徐々にほころびが見えていた。入場者数も17年は81万人、19年は56万人へと激減している。そしてフランクフルトメッセとドイツ自動車工業会の契約が終了したこともあり、21年から会場がミュンヘンへ移ることになったのだ。ここを首都とするバイエルン州にはBMWやアウディがあり自動車には寛容な気風なので、期待が寄せられていた。

さて今回だが、開催期間が1週間に限られ、参加自動車メーカーは17社。トヨタ、ニッサン、ホンダ、ステランティス、ボルボ、ベントレー、フェラーリ、ランボルギーニ、シュコダ、セアト、ロールスロイスなどは欠席した。

そして広大な敷地で開催されていたフランクフルトショーとは違い、ミュンヘンの会場はオフィシャルマップを見ると少なくとも市内の9カ所に分散していた。また各メーカーの展示ブースの規模は小さく、フォードはわずか3台、これまでNo.1だったメルセデスベンツも10台にとどまった。

それぞれの会場を結ぶのはブルーレーンと呼ばれる専用道路で、自転車からBEVまでさまざまな乗り物を体験できるが、問題はここをICE搭載のクルマがブロックして渋滞が発生したこと。通過に30分ほどかかってしまう。

そしてオープンスペースはまるで新車展示場のようで、公共の場所を占拠した形になっていた。これではクルマに興味のない市民には単なる宣伝場所でしかなく、さらにそこを迂回しなければならないため、公共生活が制限されたとの批判も出ている。

メイン会場には、自転車やEスクーターなどの企業が75社も集まって「主役交代か？」と思わせる光景も



1週間で40万人の入場者数を記録したIAAミュンヘンは数の上では成功と言えるかもしれない。


パビリオンに勢揃いした75もの自転車メーカー。これは主役交代のサインなのだろうか？


ドイツ メルケル首相のメッセージは水素や合成燃料にまで言及していた。写真：VDA


フォーラム会場。メディアの関心は相変わらず新車ばかりで、パパラッチ的な性格は変わらない。


飲食することができた前夜祭もあり、そこではマスクを着用していない関係者も多く集まっていた。

あった。そしてドイツ系メーカーは、BEVを中心に展示を行い、中にはPHEVやひっそりとディーゼル車を持ち込んだメーカーもあった。

一方、間もなく退任するドイツのアンゲラ・メルケル首相が訪問し、行った演説では、水素や合成燃料の話題を取り上げていた。彼女はもともとBEV推進派だったため、BEVを並べ、褒めてもらえると思っていたが肩透かしを食らったドイツメーカーだが、例外は22年から販売予定のBMW X5ハイドロジェン ネクストだろう。科学者でもある彼女は、モーターショーで「もう一歩先」の提案を期待していたのかもしれない。

この水素不在の背景だが、ドイツの自動車メーカーはトヨタの動向が気になるようで、今回も不参加だったトヨタに対して「やはりBEVでは遅れをとっている。俺たちを見てみろ！」と誇示したかったに違いない。

一方、プレスデイにもかかわらず自動車メーカーのブースは完全にはコントロールされていないようで非常に混雑しており、かなり密の状態だった。とくに前夜祭は飲食ができる状態ということもあり、ほとんどの参加者はマスクをつけていなかった。

数字だけを見れば、一週間で40万人の入場者を記録したIAAミュンヘンは、成功と言えるだろう。しかし会場が新しいモビリティと、自動車メーカーの集まる古典的部分、それをつなぐ「試乗路」へと分散されただけで、効果的インテグレーションは示されずモーターショーがどうあるべきかという明確な答えはなかった。

さらに今回も「ビジネス優先の売らんかな！」との意図が見え隠れしていた。本来は見本市、近未来を見せるパフォーマンスショーであるべきだ。一般市民がため息をつき、金持ちの財布のヒモを緩めさせるような演出は、別の形で行うべきである。

Yoshihiro Kimura
ドイツの航空会社勤務からモータージャーナリストへ転身。世界中を飛び回り取材する日々を送っている。世界の自動車メーカーの動向は日本人で一番詳しい。日本ばかりでなくドイツの自動車誌“auto motor und sport”などでも活躍中である。

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

クロスハンド派、大増殖中


東京五輪の金メダリストN.コルダ（左）、銅メダリストの稲見萌寧（右）もクロスハンド。写真：KJR

プロのパッティングの“握り方”に変化が起きている。従来はいわゆる“順手”で握る選手が大多数だった。順手とはクラブを握る際、左手が自分に近く、右手が遠くなる（下になる）グリップだ。しかし、ここにきて順手グリップよりも採用している選手が多いのでは、と言われているのが“クロスハンド”というスタイルだ。順手とは逆に左手が体から遠く、右手が体に近い握り方で、順手の握りとは左右の手の位置が逆になる。

月刊ゴルフダイジェスト編集部の調査によると、松山英樹選手が勝った4月のマスターズでは、出場選手の半数以上がこのクロスハンドを採用、先の東京オリンピックでも軒並みクロスハンド。国内女子ツアーを見渡しても、稲見萌寧選手をはじめ、強い選手がクロスハンドで次々とカップに沈める姿が目に付く。むしろクロスハンドが主流と言っても過言ではない増え方だ。

この握り方は以前からあった。しかし、どちらかというと順手でうまく手が動かなかったりイップス（思いどおりのプレーができなくなること）に悩む選手が“やむを得ず”取り組むパターンが多かったように思う。それが今や“積極的に”採用する流れになっている。そこには大きなメリットがあると考えるのが自然で、実際にメジャー18勝の記録を持つ、帝王ジャック・ニクラスは、「私が初心者を教えるとしたら、パッティングを“クロスハンド”にすることから始めるね」と語っている。

具体的には、どこに利点があるのか。堀琴音選手をはじめ、多くの女子プロのパッティングを指導する、パッティング専門コーチの櫨本真和氏は次のように語る。

「パッティングで大事なのは、パターの“シャフト”の動きです。ここが回転するように動くと、ロフトやライ角がずれてしまい、インパクトが不安定になります。もちろん順手でもシャフトの動きを管理することはできますが、クロスハンドにすることで、より無駄な動きを抑制しやすくなるのです」

クロスハンドは、手首が固定され、手先を使いにくくなるため、シャフトの動きをコントロールしやすい。その結果、ロフトやライ角の変動を抑えられるという。試すと、たしかに左腕とパターの一体感が強くなり、無駄な動きが入りづらいのがわかる。実際に橋本コーチもプレーではクロスハンドを使うという。

一方で、クロスハンドはショートパットには有利だが、ロングパット距離感が難しい、とも言われてきた。これに対しては、飛ばし屋の人気コーチ、浦大輔氏が反論する。

「体に近い方が、より繊細にものを操れると思いませんか？ であれば右利きの人なら、右手が体に近いクロスハンドの方が感性（距離感）を出しやすいんです」

プロツアーでグリーンの高速化が進み、より確実性の高いストロークが求められるようになったことが引き金となり、その優位性が高まったクロスハンド。もはや悩めるゴルファーのスタイルではない。十分に試す価値アリだ。

Tomoya Kikuchi
1961年創刊「月刊ゴルフダイジェスト」編集長。誌面では悩み解消のレッスン、ギア研究を独自の切り口でどこよりも深くレポート。最新11月号注目の特集は「カット軌道 脱出大作戦」。スライスを招く大きな要因“カット軌道”を直すためのふたつの大きなポイントを松山英樹プロのコーチ、目澤秀憲氏らが解説。安定したスコア80台へのルートが見えてきます！

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

front talk

あえてクルマで行きたい場所 vol.12

神奈川県箱根町
箱根・翠松園

文：小倉 修 TEXT Osamu Ogura

大正ロマン漂う、贅を尽くした特別な湯宿





大正14年（1925年）に建てられた旧三井財閥の別邸をダイニング&バーに改装。大正ロマンに浸りながら、選りすぐった旬の食材を使った懐石料理や洋食鉄板料理がいただける。ゲストルームは全室快適で優雅なスイート仕様。すべてに源泉かけ流しの客室露天風呂が備わる。

大正という時代に注目する人が増えているそうだ。どうやらその時代を舞台にした人気アニメ「鬼滅の刃」の影響らしい。祖母の話を思い起こすと、今よりずっと自由で躍動感あふれる時代だった印象がある。

たしかに文明開化の発展期だった明治が終わり、生活文化面にも「洋」のスタイルが定着、大正デモクラシーのように人々の意識も大きく変化した時代だったことは教科書からも窺い知れる。そういえば、カレーライスやコロッケといった洋食や、スプーンなどの洋食器もこの頃に広まったらしい。まさに和洋折衷が加速化した時代だ。

今回は、そんな大正という時代のノスタルジーさもさることながら、その精神性が息づく特別な場所を紹介したい。天下の嶮（けん）・箱根の小涌谷にある「箱根・翠松園」である。

この界隈は、大正期に国道1号線や箱根登山鉄道が開通し、開発が進んだところ。軽井沢や中禅寺湖と並び、外国人のサマーハウスや富裕層の別荘が立ち並んだ場所でもある。

箱根・翠松園はそんな華やかりし頃の別荘を改装したものだ。大正14年（1925年）に三井財閥の別荘として建てられた「三井 翠松園」の跡地であり、現在も木造2階建ての和風別荘が当時の姿を残している。あの富士屋ホテルを手掛けた河原徳次郎が建築したと伝わる立派な建物で、国の登録有形文化財だ。温かみのある手延べの窓ガラスや建具などが織りなす空間は、現代では得難い雰囲気に満ちている。

一方、精神性といったのは、躍動感や自由さを失わない大正時代の感性にも似た、いわば、遊び心あふれるつくりやサービスがこの宿には感じられるからだ。宿が特段そこまで時代を意識しているわけではなさそうだが、そこに大正ロマン(!?)をも感じてしまう。

たとえば、貴重な建築物でもある別荘は、かつての趣はそのままに「料亭 紅葉」、「バー伊都」として存分に活用。旬の食材を使った丁寧な仕事の懐石料理や洋食鉄板料理など、四季折々の移ろいを見せる庭園の景色とともに食事が楽しめる。

また、凛とした構えのモダンなエントランスや自然と調和する落ち着きある設え、箱根の山々や周囲の杉林を借景としたであろう美しい庭園など、この地の自然を見事に取り入れたその佇まいは、まさに名家の格式を損なうことなく今様にして伝えている。

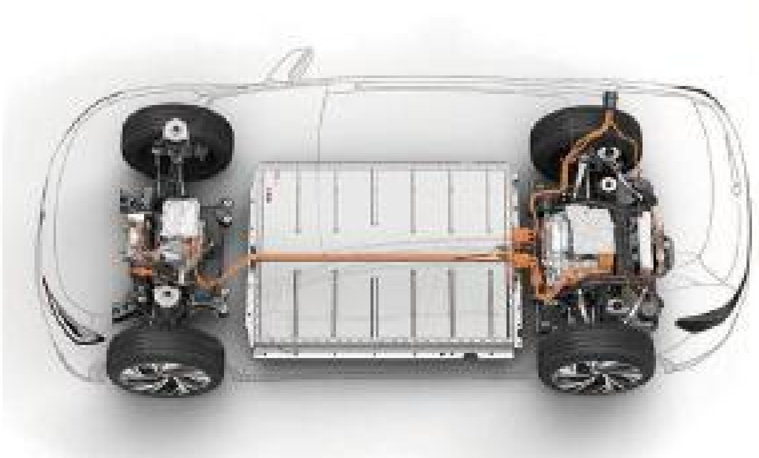
さらには、源泉かけ流しの客室露天風呂を備える全23室のゲストルームは、意匠がすべて異なるというこだわりよう。寛ぎやすい琉球畳を用いた部屋やハンモックを備える部屋のほか、内風呂にジャグジーバス、ミストサウナを備える快適おこもり仕様の部屋もあるといった具合だ。

なお、プライバシー性の配慮も高く、バトラー（執事）と顔を合わせずに済むつくりやパブリックスペースでも目線が重ならない工夫が凝らされている。別荘のようにも、ホテルのようにも使える自由さがここにはある。

ラグジュアリーな宿が林立する箱根にあって、歴史ある世界を気がねなく楽しんでしまえる、とびきり特別な宿である。

箱根・翠松園
- 神奈川県足柄下郡箱根町小涌谷519-9
- 東名高速道路 御殿場ICから約30分
- ☎0570-0117-22
- https://www.hakonesuishoen.jp

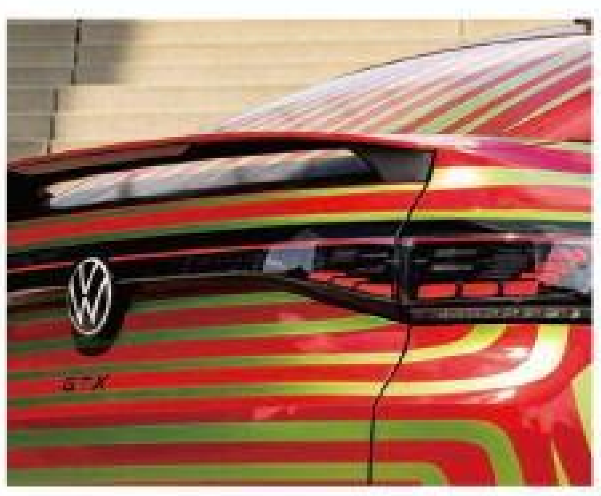








フォルクスワーゲン ID.5 プロトタイプ試乗



ちょっとオシャレなピュアEVを目指して

フォルクスワーゲンのBEV推進戦略は、ますますその勢いを増している。ここで紹介するID.5もその一環。ID.4に継ぐ第3のバリエーションとして、2022年初頭からのセールスが計画されている。プロトタイプながらその走り味は、クーペらしいワンランク上質なテイストを目指した。

文：グレッグ・ケーブル（キムラ・オフィス）／写真：フォルクスワーゲンAG　TEXT Greg Kable(Kimura Office)　PHOTOS Volkswagen AG



インテリアは未発表だが、写真のID.4をベースにしていることは確かだろう。各種インフォテインメントの充実ぶりも期待大だ。

まだ派手なカムフラージュをまとっているID．5は、アウディQ4 eトロン スポーツバックの兄弟モデルにあたる。プラットフォームはもちろんMEBだ。

現在、開発の最終ステージにあるこのモデルは、本来ならばID．4クーペと呼ばれるべきクルマだが、ID．4がユーティリティ（実用性重視）のSUVであるのに対して、ワンランク上の存在にしたかったようだ。

ID．4に対してID．5のスタイルで際立っているのは、ボディ後半で大きく弧を描いたルーフラインだろう。テールゲートはリフトバック状に傾斜、その上縁にインテグレートされたルーフスポイラーがアイキャッチとなっている。ホイールは標準が19インチで、20インチそして21インチがオプションで用意される。

パワートレーンはID．4と同一で125kWあるいは150kWのシングルモーターで後輪を駆動するベーシックなバリエーションと、前後2基の電気モーターで220kWを発生する4WDのトップモデルGTXが用意される。

搭載されているリチウムイオンバッテリーはすべて77kWhに統一。航続距離はもっとも小さなモーターを搭載したモデルなら、497km（WLTPモード）に達する。

ハンドリングは終始安定 低速域の乗り心地は硬め

試乗はまずアウトバーン走行から始まった。フロント162Nm、リア310Nmを発生する2基の電気モーターを搭載、トルクベクタリングを可能にするGTXのスポーツモードにおけるパフォーマンスは非常に満足のいくもので、進入路から巡航車線での130km/h付近までビビッドで安定した加速性能を発揮する。静かで快適なキャビンはロングドライも得意だろう。

ハンドリングは床下電池によるBEV独特の低重心レイアウトのお陰で終始安定していた。オプションの21インチタイヤは低速ではやはりゴツゴツしたショックを感じるが高速ではスムーズになる。スタイル重視ならともかく、日常の乗り心地と両立させたいのであれば20インチを勧める。



ポルシェ 911 カレラ GTS クーペ

PORSCHE 911 CARRERA GTS

ポルシェ 911 カレラ GTS 海外試乗



日常生活に寄り添う新たな高性能

ポルシェがまたまた、魅力的な911のバリエーションを追加した。すでに定番となっている「GTS」である。そのコンセプトはGT3のような尖がった高性能ではなく、911が生来持っている快適性を残しながらスポーツドライブを楽しむこと。その仕上がりは、「優しい」。

文：グレッグ・ケーブル（キムラ・オフィス）／写真：ポルシェ AG　TEXT Greg Kable（Kimura Office）　PHOTOS Porsche AG

「適度に楽しめるスポーツ性能」を狙うGTSは、最高出力が480ps、最大トルクは570Nmを発生、8速DCT（PDK）との組み合わせによるダイナミック性能は0→100km/h加速が3.7秒、最高速度は311km/hと発表されている。911シリーズとしては下から2番目のバリエーションだが、数字の上では間違いなくスーパーカーの領域で、オンロードではよほどの自制心を持って臨まないと免許証がいくつあっても足らないことを、このテストの間ずっと感じていた。

GTSの外観上の特徴はブラックフィニッシュのディテールである。たとえばフロントのリップスポイラー、センターロックの軽量アルミホイール、左右のドア前方とリアにあるGTSバッジ、そしてリアのグリルとエキゾーストカバー、さらにはブラック加飾のLEDヘッドライト（ポルシェダイナミック ライトシステム プラス）およびリアコンビネーションライトなど差別化された部分は数多く、ポルシェファンであればひと目でGTSとわかる。

さらに新しいデザインのフロントそしてリアスカート、サイドシルなどが、そのスポーティさを一層際立たせている。

インテリア各部には、GTS専用の「レーステック」と呼ばれるマイクロファイバー素材を採



「ブラック」の意匠がGTSの特徴。タルガはロールバーまでダークな仕上げとなるので、GTSの中でもっとも目立つ存在である。

用。スポーツ性と高い品質感を巧みに両立させている。

限られたシーンではなく毎日楽しみたくなる高性能

テストでは、「ターボ」から移植されたスポーツシャシ（10㎜ローダウン）を装備する後輪駆動のGTSクーペから、スタンダードなシャシを搭載したタルガ4GTSまで試すことができた。これまでの911シリーズの試乗では、2種類のシャシを直接比較をする機会がなかっただけに、乗り換え直後のフィーリングの違いが新鮮だ。ちなみに日常使用が多いオーナーにはやはり、スタンダードシャシをお勧めする。

さらに一般公道だけでなく、イタリアのヴェローナにあるポルシェ エクスペリエンスセンターでクローズドサーキットでの挙動を体験することができたことも、今回のテストドライブの収穫と言えるだろう。そこではとくに後輪ステアによる安定したロードホールディング性、ハイスピードでの荷重移動時におけるトラクションの確かさ、そして見事なまでのブレーキ性能などを確認することができた。

同じようなシチュエーションでも、高回転を維持させながら限界を極めようとしていたGT3でのテストの時とは違って、リラックスしている自分自身に頬が緩む。

新たに登場したGTSは、単なる伝統を引き継いだマーケティングの産物ではなかった。ターボやGT3のような刺激的演出はやや控えめだが、季節を問わず乗りこなすことができる類まれな日常性と、時にはクローズドサーキット（理想はもちろんニュルブルクリンクだが）でスポーツ走行でも楽しもうかと考えるオーナーにもフィットするスペックは、「GTS」としてのコンセプトに見事に照準が合っている

後輪駆動、4WDあるいはクーペ、カブリオレさらにタルガと、使用目的やライフスタイルに合わせたパワートレーンやボディバリエーションが用意されていることもまた、そうした多様な「ユーザーの願い」に応えるものなのだろう。

日本でもすでに受注予約が開始されているが、もちろんどれも限定生産販売ではない。お財布のゆとりと自分自身のライフスタイルを勘案しながら、思い切り楽しく選択に悩む時間はたっぷりある。


デジタルディスプレイのメニューにはトラックプレシジョンAPP、タイヤ温度計などが標準装備される。


基本的なレイアウトは変わらないが、コンソールやフェイシアなど、いたるところにマイクロファイバー素材を採用する。シックな中にスポーティ感が漂う。



前245/35ZR20、後305/30ZR21。軽量アルミホイールはセンターロックまで「ブラック」となる。



ヘッドレストにも専用ロゴが。日本市場でのカレラGTSクーペの価格は1868万円。最上級のタルガ4 GTSは2199万円となる。

主要諸元	911 カレラ GTS クーペ
●Engine	
種類	対6DOHCツインターボ
総排気量 cc	2981
ボア×ストローク mm	91.0×76.4
圧縮比	10.2
最高出力 kW(ps)/rpm	353(480)/6500
最大トルク Nm/rpm	570/2300-5000
燃料・タンク容量 L	プレミアム・64
WLTP総合燃費 km/L※	8.8-9.3
CO_2排出量 g/km※	258-244
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4533×1852×1301
ホイールベース mm	2450
トレッド前／後 mm	1595/1557
車両重量 kg※	1620
ラゲッジルーム容量 L	前132
●Chassis	
駆動方式	RR
トランスミッション	8速DCT(PDK)
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウィッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ形式 前	Vディスク
後	Vディスク
タイヤサイズ 前、後	245/35ZR20、305/30ZR21
●Performance	
0→100km/h加速 sec.	3.4
最高速 km/h	311

※EU準拠

Motor Magazine
自動車ライフ誌［モーターマガジン］

Motor Magazine

11 November,2021
contents



Lamborghini Huracán EVO RWD Spyder

表紙の裏側

表紙としては珍しく和風にしつらえられた玄関先での撮影。存在感の際立つ紫色の華麗なウラカンスパイダーを置くと見事に馴染んで見えた。日本画のモチーフにもあるカキツバタが咲いているかのように見えたからだが、このボディカラーVIOLAはイタリアでは「すみれ」を表すという。花を纏うランボルギーニ。オシャレです。(永元)











Motor Magazine
自動車ライフ誌［モーターマガジン］

Motor Magazine

11 November, 2021
contents

Covevr Photo 永元秀和
Art Direction 柳澤健祐
Design マミアナグラフィックス




START
ENGINE
STOP

第一特集 今こそ乗っておきたい

純ガソリンエンジン車に愛を込めて

高まるエンジン音、感性を刺激するエキゾーストノート。それは、さながら完成されたアンサンブル……。
今、急激な電動化の波に洗われ、その存亡に注目が集まるハイパフォーマンス系純ガソリンエンジンとその搭載車たち。
もちろん、そこに至る事情や経緯は重々承知しているし、その流れを否定するつもりはない。
だからこそ乗っておきたい、いや乗っておくべきピュアなハートを載せたクルマたちの魅力を再点検してみた。

10 CYLINDER
V10

12 CYLINDER
V12&W12

6 CYLINDER
STRAIGHT 6

6 CYLINDER
FLAT 6

5 CYLINDER
STRAIGHT 5

8 CYLINDER
AMERICAN V8

8 CYLINDER
BRITISH V8

6 CYLINDER
ITALIAN V6

4 CYLINDER
STRAIGHT 4

10 CYLINDER V10 ENGINE

［V型10気筒自然吸気エンジン］



Lamborghini Huracán Evo Rwd Spyder



ランボルギーニ ウラカン EVO RWD スパイダー

最終進化モデルのEVO、しかも後輪駆動のRWDモデルに試乗。背後から聞こえるエンジン音が実にエキサイティングだ。

第一特集 純ガソリン車に愛を込めて／ V型10気筒自然吸気エンジン

V10自然吸気DOHCの咆哮を聞け

内燃機関の長い歴史の中にあって、乗用車用としては圧倒的少数派であったV型10気筒エンジン。野趣にあふれるも複雑なハーモニーが、ドライバーを陶酔の極みへと導く。

文：大谷達也／写真：永元秀和 TEXT Tatsuya Otani PHOTOS Hidekazu Nagamoto

レブカウンターの針が5000rpmを超えた時、V10エンジンの発する熱量がいちだんと高まったように感じた。それまでの「ウォーン」というエキゾーストサウンドのピッチが高音側にシフトし、よりダイレクトに聞き手の心を揺さぶるようになったのだ。

さらに6000rpmを超えると、エンジンが奏でるハイノートに微妙なバイブレーションが加わり、ドライバーの聴覚を激しく刺激し始めた。

聴覚だけではない。V10エンジンの発する鼓動はドライバーの全身を包み込み、力ずくで異次元の世界へ連れ去ろうとする。その、有無をいわさぬ迫力に身体中からアドレナリンがあふれ出し、これがさらなる官能性を生み出していく。しかも、泣き叫ぶようなメカニカルノイズは100rpmごとにその緊迫の度合いを高め、レッドゾーンが始まる8500rpmめがけてドライバーを陶酔の極みへと導いていくのだ。



写真はクーペモデル。スパイダーは遮熱板に覆われてその心臓部を覗くことはできない。

V8とV12のいいとこどり ランボルギーニV10の魅力

V10エンジンこそはランボルギーニ ウラカンの真髄だ。そのことは、ウラカンの誕生を伝えるプレスキットのなかで、次のように説明されている。

「ほかのすべてのランボルギーニ製エンジンと同じように、排気量5・2LのV10ユニットも高性能を誇り、自然吸気方式を採用しています。このエンジンは鋭いスロットルレスポンス、8000rpmを超えても留まることなく回り続けようとするキャラクター、そして回転を上げていくごとに表情を変えていくユニークなサウンドによってドライバーを魅了します。さらに、エキゾーストサウンドはふくよかな低音成分と突き抜けるよう



静寂を切り裂く野性の雄叫び。

エンジンサウンドが盛り上がるにつれてドライバーの熱量もあがりアドレナリンが吹き出す。

な高音成分で構成されています」

ところで、V10エンジンのアイデアはアウディからもたらされたのではなく、もともとランボルギーニが考案したものであることをご存じだろうか？

ランボルギーニがアウディによって買収されたのは1998年のこと。しかし、ランボルギーニ初のV10モデルであるP140が発表されたのは、これを10年も遡る1988年のことだった。V8エンジンを積んでいたジャルパの後継モデルとして企画されたP140は、残念ながらついに量産されることはなかったものの、そのエンジンは1995年に発表されたコンセプトカー〝カラ〟に引き継がれ、さらなる改良が施されてガヤルドに搭載。そしてウラカンが、ガヤルドのフルモデルチェンジ版であることは皆さんもご承知のとおり。つまり、V10エンジンは、30年以上も前からランボルギーニが手がけ続けてきた伝統あるパワーユニットなのである。



ソフトトップは17秒で開く。ボディ&トリム色はランボルギーニがアド・ペルソナムと呼ぶオプション。

ところで、なぜランボルギーニは現在まで脈々とV10エンジンを作り続けるのだろうか？

ランボルギーニは、V12エンジンとともに産声を上げたスーパースポーツカーメーカーである。そして創業してから現在に至るまで、そのフラッグシップモデルには必ずV12エンジンが搭載されてきた。一方で創業者のフェルッチオ・ランボルギーニは、経営基盤の強化を図るためには、フラッグシップに加えて幅広く受け入れてもらえるモデルも必要だと常々考えていた。彼のそうした思惑から誕生したのが、1972年デビューのウラッコだった。

新開発のV8エンジンをミッドマウントしたウラッコ自体は、期待されたほど商業的な成功を収めることはなかったものの、〝ベイビー ランボ〟と名付けられた系譜はその後、シルエットやジャル





フォージドコンポジットカーボンほか、内装にはアド・ペルソナムに基づく各種のトリムが配されている。



パフォーマンス・トラクション・コントロール・システム（P-TCS）の採用でコントロール性能もとても高い。



フロントは8ピストン、リアは4ピストンの対向キャリパーを採用。試乗車はオプションの20インチホイールを装着。



ボディカラーとマッチされたアド・ペルソナムに基づく内装トリムを採用。シートは硬めであくまでタイトである。

パに受け継がれていく。

　では、ジャルパまでV8だったベイビー ランボのパワーユニットを、なぜP140、ひいてはガヤルドではV10としたのか？

　これはあくまでも推測だが、1980年代後半から90年代にかけては、テクノロジーの進化もあってさまざまなスーパースポーツカーが誕生し始めた時期だった。そうした中で、たとえばホンダNSXやマクラーレンF1が誕生し、ポルシェは959をリリース。つまり、ランボルギーニにとっては新たな強敵が続々と誕生したのが、この時代だったのである。そうした新興勢力に打ち勝つためには「これまでにない〝なにか〟を生み出さなければいけない」と、ランボルギーニは考えたのではないのだろうか。

　ここでランボルギーニが選択したのがV10エンジンだった。V10であれば、V8を上回るパフォーマンスを発揮できる。そしてマルチシリンダー化による高回転化も期待できる。しかも、V12エンジンを積むフラッグシップモデルの立場を脅かす心配もない。つまり、現代のベイビー ランボに理想的なパワーユニットがV10だったのである。

サーキットで扱いやすいのはウラカンであるという事実

　最新のウラカンに試乗しても、



意外や和風建築にマッチするデザイン。そう言えば、古来日本で紫は高貴な色とされてきた。

市街地からサーキットまで意のままに操る歓びを。



ANIMA/P-TCS ハンドルに設けられたANIMA（アダプティブ ネットワーク インテリジェント マネジメント）ボタンによって、トラクションコントロールのP-TCSと連動した3パターンの走行モードが選べる（写真右から順に、「ストラーダ」、「スポーツ」、サーキット走行向けの「コルサ」）。

こうしたV10のメリットは十二分に体感できる。パフォーマンスに優れ、8500rpmという超高回転域に到達できるのはV10らしい長所。一方でV12ほど重く大きくないため、ハンドリングにも優れる。正直言って、サーキットでの扱いやすさでいえば、V12を積んだアヴェンタドールよりもV10のウラカンのほうがバランスが良く、扱いやすいことは疑いのない事実。パフォーマンス、官能性、そして重量バランスの点において、V8とV12の美点を〝いいとこどり〟したようなキャラクターをV10は備えていたのだ。

　トップエンドの魅力で語られがちなランボルギーニV10だが、排気量が5・2Lもあるおかげで、低回転域でも実に柔軟で扱いやすい。しかも、おとなしく走っているぶんには驚くほど静かでスムーズ。また、7速DCTはクリープがほどよく利くため、アイドリングのまま微低速で走ることも可能だ。これは、車庫入れなどのシーンで大いに重宝する特徴だ。

　もっとも、ウラカンの魅力はV10エンジンだけに留まらない。

　フロントノーズの先端からウィンドスクリーンの上端まで一直線に駆け上るウエッジシェイプは、カウンタックに端を発するランボルギーニ伝統のフォルム。これだけで、誰もがランボルギーニと認識することだろう。完璧なプロポーション、そして多角形をモチーフにしたデザインも、紛れもないランボルギーニのものだ。

　一方でウラカン特有のデザインと言えるのが、Aピラーの付け根から始まってドアの上端に沿って進み、エンジンフード両側のエアインテークへと導かれるベルト状のデザイン。これがボディサイドの低さを強調するとともに、空力的に洗練された造形であることを物語っている。

　インテリアもいかにもランボルギーニらしい。ジェットファイターを思い起こさせるエンジンスタートボタンやリバースギアのセレクター、そしてセンターコンソールの上端に並んだトグルスイッチは、ある意味でトラディショナルなデザインだが、いまもなおまったく色あせていない。いかにもイタリア車らしい造形だ。



センターコンソールには8.4インチのHMIタッチスクリーンを備える。クルマのあらゆる機能をここで集中管理できる。



同じ魂を搭載する兄弟車:アウディR8

ウラカンと事実上の兄弟モデルでもあるアウディR8も5.2LのV10を搭載している。2台のエンジンはキャラクターがよく似ているが、トップエンドの刺激度でいえばウラカンがやはり一枚上手だ。一方、R8は静粛性に優れ、乗り心地も快適なのでロングツアラー的とも言える。現在、発売中のR8は620psのV10エンジンを積んだ4WDモデルのみ。スタイリングが大人しく、視界が良好でより乗用車的な点もR8の特色と言っていいだろう。







自然吸気ならではのリニアな特性を楽しめるのは今のうち

610psものパワーを2本のリアタイヤだけで路面に伝えると聞けば、十分なトラクションが得られるかどうか心配になるかもしれないが、ウラカンEVO RWDはエンジンを低い位置に搭載した低重心レイアウトが効を奏しているのか、まったくトラクション不足を感じさせない。むしろハンドリングは極めて安定していて、スタビリティも高い。

もっとも、サーキットでタイヤのグリップ限界近くまで攻め込めば、スロットルペダルのオン／オフによってノーズの向きが変わり、走行ラインを微妙に修正できる。これは同じウラカンでもAWDモデルでは引き出しにくい特性。この、十分なスタビリティを確保しながらも、スロットル操作で挙動を調整できる点が、EVOに生まれ変わったウラカンRWDモデルの特徴といえるだろう。

そうした走りをワインディングロードで楽しんでいる時、改めて感服させられるのがV10 NAエンジンの自然なレスポンスである。最新のターボエンジンのように、ドンとスロットルペダルを踏み込んだときに低回転域から急激にトルクがわき上がることはないけれど、そのときどきの回転数や車速、選択したギアに応じて、いつでも素直に反応してくれるのが自然吸気エンジンの最大の武器。この予測しやすく、リニアリティの高いパワーとレスポンスが、自然吸気エンジンのなによりの魅力だと私は考える。

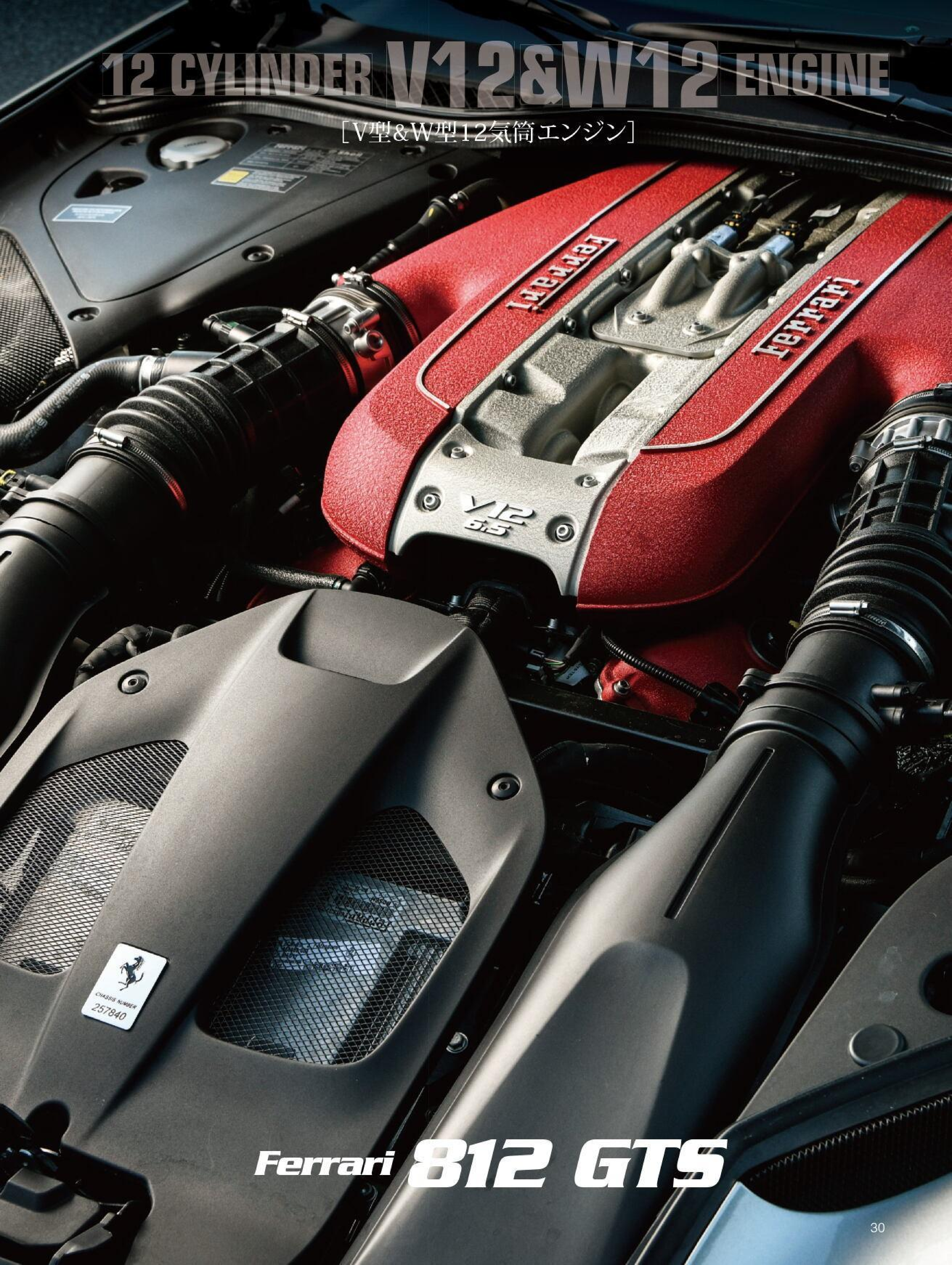
そんなウラカンも、あと2、3年でプラグインハイブリッドを搭載し、V8もしくはV6エンジンに積み替えられる見通し。そちらはそちらで楽しみだが、自然吸気のナチュラルな反応を堪能したいなら、いまが最後のチャンスであることは間違いない。

主要諸元	ウラカン EVO RWD スパイダー
●Engine	
型式	DGF
種類	V10DOHC
総排気量 cc	5204
ボア×ストローク mm	84.5×92.8
圧縮比	12.7
最高出力 kW(ps)/rpm	449(610)/8000
最大トルク Nm(kgm)/rpm	560(57.1)/6500
燃料・タンク容量 L	プレミアム・83
WLTCモード燃費 km/L※	7.2
CO_2排出量 g/km	335
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4520×1933×1180
ホイールベース mm	2620
トレッド 前／後 mm	1668/1620
車両重量 kg※	1509
ラゲッジルーム容量 L	100
●Chassis	
駆動方式	MR
トランスミッション	7速DCT
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	ダブルウイッシュボーン
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ 前	245/35ZR19
後	305/35ZR19
●Price	
車両価格	29,193,600円～

※EU準拠

12 CYLINDER V12&W12 ENGINE

［V型&W型12気筒エンジン］



Ferrari 812 GTS


フェラーリ 812 GTS
不快な振動や衝撃を見事にいなして快適なグランドツーリングを実現してくれる。


上質感あふれるレザーをふんだんに配したインテリアは機能性にも富む。


開閉に要する時間は、わずか14秒。開けても閉めてもスタイリッシュだ。

第一特集 純ガソリン車に愛を込めて／V型&W型12気筒エンジン

究極のレシプロエンジンには「ドラマ」がある

スーパーカーから超高級ブランドまで、数多のフラッグシップたちは12気筒ユニットを搭載してきた。
時代が変わろうとしている今、真に味わうべきはこうした「究極」がつづってきた官能的なドラマなのかもしれない。

文：西川 淳／写真：小平 寛、永元秀和、井上雅行 TEXT Jun Nishikawa PHOTOS Hiroshi Kodaira,Hidekazu Nagamoto,Masayuki Inoue

V12こそ究極のレシプロエンジン。ストレート6を組み合わせたV12はバンク角60度を選んだ時点で、完璧にバランスされた4サイクルエンジンとなる。黎明期の欧米を代表する超高級ブランドは、そんな12気筒を好んで搭載した。

戦後に興った「イタリアのスポーツメーカー」はしかし、少しだけ考え方が違っていた。スポーツカーはエンジンがすべて。12気筒エンジンを使えば世界一ユニークで速いマシンを作ることができる。イタリア生まれの「その男」は、ハナからそれしか頭になかった。

彼はアルファロメオのワークスドライバーを務め、後に自らの名を冠したレーシングチームを運営する。戦前には、2台のオリジナルスポーツカーを製作。アウトアヴィオ815Sと呼ばれるモデルは車名のとおり、1・5Lの直列8気筒エンジンを搭載していた。

第二次世界大戦中、その男は815Sがなぜ物足りなかったかを考えたことだろう。4気筒を連結してストレート8とする手法は確かに戦前のレーシングカーにおける流行りだったが、それゆえ荒っぽく目新しさもなかった。

その点、12気筒エンジンはアメリカの高級ブランドが主に採用するだけで、スポーツカーに搭載するイメージはまだ薄かった。そんな時代に「その男」は、今度は自らの名を冠したスポーツカーメーカーを立ち上げるにあたってV12エンジンにこだわった。エンツォ・フェラーリその人である。

常にブランドの頂点に君臨し続けるV12ユニット

以来、マラネッロ村に本社を置く跳ね馬ブランドのフラッグシップFRにはV12が積まれ続けた。一時期、ミッドシップにその座を譲ったが、それも180度のV12だった。それを除くと12気筒の2シーターのFRが、常にブランドの頂上に君臨し続けた。

現代のそれは812シリーズである。1・2Lの8気筒ではもちろんない。800psの12気筒である。電気モーターはもちろん、スーパーチャージャーも付加しない大排気量自然吸気の65度V12。おそらくこのシリーズをもってピュアなNAは最後となる。47年のブランド創立以来、作られ続けてきたV12 NAがいよいよ幕を閉じる。

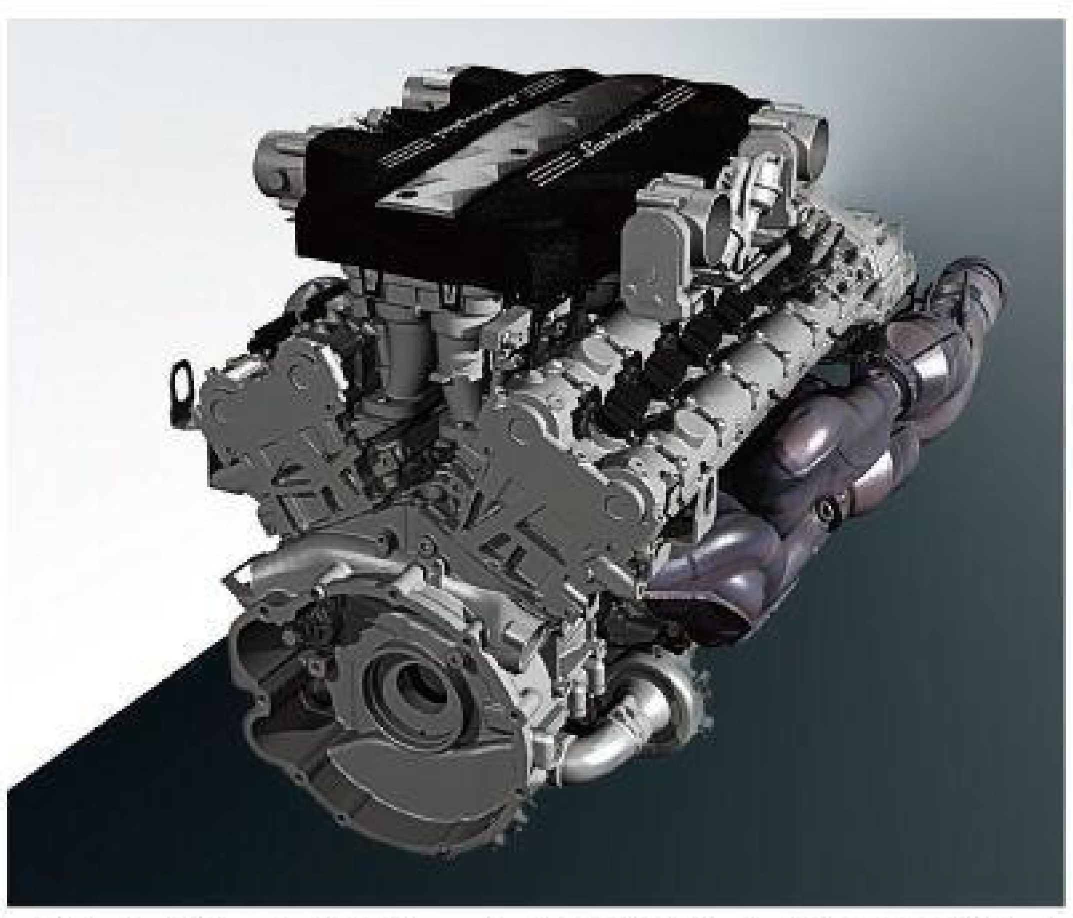
フェラーリV12のフィールは名実ともにもはや、この世のものとは思えなくなる、というわけだ。

主要諸元	フェラーリ 812GTS
●Engine	
種類	V12 DOHC
総排気量 cc	5204
最高出力 kW(ps)/rpm	588(800)/8500
最大トルク Nm/rpm	718(73.2)/8000
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4693×1971×1276
●Chassis	
駆動方式	7速DCT
●Price	
車両価格	45,234,000円



Lamborghini Aventador

ランボルギーニL539ユニットで振り返る、官能の源泉。



アヴェンタドールがデビューした時に誕生した「L539」は、ウルティメでついに780ps/720Nmを発生するに至った。



アヴェンタドール LP780-4ウルティメ

ウルティメはクーペ350台、ロードスター250台を販売。時代を超えた純粋性を表現するため、過度な空力パーツはない。

もうひとり、12気筒エンジンを積んだイタリアの至宝をこよなく愛した男がいた。名前をフェルッチョ・ランボルギーニという。

ある時、販売されていたマラネッロ産パワートレーンのパーツのプライスタグに、驚くような価格がつけられていることを知って考えた。スポーツカービジネスは儲かる……。

63年、アウトモビリ・フェルッチョ・ランボルギーニを設立。もうじき60周年を迎えるこのブランドのクルマには、設立当初から野心的なパワートレーンが積まれていた。それはマラネッロよりも数年早くDOHCヘッドを積んだ、60度12気筒エンジンだった。元フェラーリのエンジニア、ジョット・ビッザリーニの設計による12気筒エンジンはその後、進化に進化を重ねる。なんと、その基本設計は2010年に生産を終えたムルシエラゴまで活用されていた。

2011年、ムルシエラゴに代わる新型フラッグシップモデルとしてアヴェンタドールが誕生すると、ファンは狂喜乱舞した。なぜならデザインのみならずボディ骨格やパワートレーンなど何から何まで"新設計"であったからだ。

50年近くの長きにわたって、熟成され続けてきた名機

中でもマニアを唸らせたのが、「L539」と呼ばれる6・5L60

初めての市販モデルから最先端のV12を搭載した。



ランボルギーニ初の市販モデルとして63年に登場。アルミニウム合金ボディを持つ2+2クーペだ。



400GT、ミウラの2世代を経て、74年に市販化された。独特のLPレイアウトはスーパーカーデザインを革新。



LP400用のV12にはウェーバー製キャブレターを各バンク3基ずつ装備した。3929ccから375ps/361Nmを発生。



3464ccのV12DOHCユニットは、284ps/325Nmを発生。ZF製5速マニュアルトランスミッションと組み合わせる。



SVJのような派手さはないものの、巨大なフロントバンパーなどが優れた空力性能を発揮する。



インテリアはブラックレザーとアルカンターラをコンビ。スポーツシートは快適性も配慮する。

主要諸元	ランボルギーニ アヴェンタドール LP780-4 ウルティメ
●Engine	
種類	V12 DOHC
総排気量 cc	6498
最高出力 kW(ps)/rpm	574(780)/8500
最大トルク Nm(kgm)/rpm	720(73.4)/6750
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4868×2098×1136
●Chassis	
駆動方式	7速AMT
●Price	
車両価格	54,543,090円

度V12自然吸気エンジンだ。

パワートレーンを一新し、エンジンやトランスミッションを新開発して小型化。ボディ骨格もCFRP成型のモノコックボディとしてなお、フラッグシップモデルのパワートレーン配置をカウンタック以来の伝統となるスタンツァーニLPレイアウトとした。キャビンから後方に向かってトランスミッション、エンジンの順に縦置きされるパッケージで、この〝奇策〟がカウンタック独自の形を生み、シザーズドアを必須としたのである。つまり、ディアブロ以降のフラッグシップにはすべて、カウンタックの血が流れていた。

L539ユニットの魅力は、アクセルペダルを踏み込み回転を上げていった時の、まるで右足がそのままエンジン回転に巻き込まれるのではないかと思われるほどのダイレクトなフィールにある。ドライバーは、精緻なメカニカルパーツが一斉に作動する様子を右足の裏で実感する。そして、完璧にバランスされた内燃機関の力強さを全身で堪能できる。

アヴェンタドールの生産台数は1万台をついに超えた。その間、L539エンジンもパワーアップを繰り返す。そして搭載された車両は、ムルシエラゴ以前のすべての12気筒搭載車の販売数を上回った。史上もっとも成功した12気筒エンジンである、と言っていい。



Aston Martin DBS Volante

ブリティッシュ12シリンダーに学ぶ、ジキルとハイドの美学



アストンマーティン DBS ヴォランテ

ベースはDB11だが、フロントグリルサイドの巨大なダクト、ボンネット上のパワーベントなど存在感は別物だ。

12気筒エンジンはなにも、イタリアンスーパーカーブランドの専売特許ではない。ジョンブルの国、イギリスにも、12シリンダーの名機を積んだスポーツモデルたちが存在する。

その「雄」のひとつはもちろん、アストンマーティンだ。現時点におけるフラッグシップモデルのDBS(スーパーレッジェーラ)と、中核を担うDB11(AMR)には独ケルンのAMEP(アストンマーティン エンジンプラント)において自社生産されている、5.2L 60度V12ツインターボエンジン=AE31が搭載されているのである。

アストンマーティン用のV12エンジンといえば、初代V12ヴァンキッシュに搭載されたAE28ユニットがまずは思い出されるだろう。フォードのデュラテックV6に由来する自然吸気エンジンで、以来、復活したアストンマーティンのシンボリックな心臓部として人気を集めてきた。

対するAE31エンジンは、アストンマーティンの設計開発によるもの。むやみにパワーを追求せず、12気筒の持つ機械的メリット=バランスを生かしつつも英国のハイエンドスポーツカーに相応しい荒々しさまでもあわせ持つ、まさにジョンブルの心臓に相応しいV12エンジンだ。

中でもサウンドが素晴らしい。



Bentley Continental GT Mulliner



光沢まで上質なウッドパネル、精緻なキルティングのステッチワーク、さらにダイヤモンドモチーフの文様を配した加飾など、インテリアの美しさはまた格別だ。



ベントレー コンチネンタルGT マリナー

ダブルダイヤモンドマトリックスグリルを採用するなど、特別な存在感を演出する。

主要諸元	ベントレー コンチネンタル GT マリナー	アストンマーティン DBS ヴォランテ
●Engine		
種類	W12 DOHCツインターボ	V12 DOHCツインターボ
総排気量 cc	5945	5204
最高出力 kW(ps)/rpm	467(635)/5000-6000	533(725)/6500
最大トルク Nm(kgm)/rpm	900(91.8)/1350-4500	900(91.8)/1800-5000
●Dimension&Weight		
全長×全幅×全高 mm	4880×1965×1405	4712×1968×1295
●Chassis		
駆動方式	8速DCT	8速AT
●Price		
車両価格	35,112,000円	38,780,000円

初代V12ヴァンキッシュは、スーパースポーツカー界のツルシのモデル（市販そのもの）に〝サウンド革命〟をもたらしたことでつとに知られている。その後のアストン12気筒モデルはすべて、そうしたたくましいサウンドの血統を引き継いでいるのだった。

さらにアストンマーティンは今、名門コスワースとともに6・5Lの65度V12エンジンを開発し終えており、マイルドハイブリッドシステムを加えて限定車ヴァルキリーに搭載する。こちらも楽しみだが、このようにピュアな英国産のエンジンには、必ずと言っていいほどコスワースの影がちらつくことも覚えておいていい。

技術的合理性とは無関係に生まれた圧倒的滑らかさ

ロールスロイスにも12気筒エンジンが積まれているが、スポーツモデルとなればもうひとつの超高級ブランドも忘れてはいけない。ベントレーの12気筒エンジンもまたジャーマンブランドに由来するが、その仕組みは極めてユニークで、複雑怪奇である。

型式はW12である。実を言うと、フォルクスワーゲン＆アウディグループがなぜW12エンジンにこだわり、これまで開発と改良を続けてきたのか、明確な理由は定かではない。バンク角15度という初期のWR6ユニットをひとつのバンク（狭角エンジンはそもそもヘッドもひとつ）に見立て、それを二機、72度の挟み角でつなげたW12の構造は決して、V6モジュールをふたつ繋げたなどとは表現できないほどに複雑である。

そもそもストレート6をふたつ並べて完璧なバランスをもたらすという、V12エンジンほどのメカニズム的な合理性がない。

無理に無理を重ねた結果、でき上がった「作品」というべきで、それを考えるとWR12エンジンの圧倒的に滑らかなあのフィールが信じがたいほどだ。それはまさに、尽くされた人知＝フェルディナント・ピエヒの執念を味わうべき、12気筒とも言えるだろう。

6 CYLINDER STRAIGHT 6 ENGINE

［直列６気筒エンジン］



BMW M440i xDrive Cabriolet



M440i xDrive カブリオレ

B58B30B型3L直6DOHCツインターボエンジンを搭載。実は欧州仕様車はすでに48Vのマイルドハイブリッド化されている。



第一特集 純ガソリン車に愛を込めて／ **直列6気筒エンジン**

気持ちが良いエンジンといえば直列6気筒だ

いまや数社しか生産していない直列6気筒ガソリンエンジン。しかも、そのほとんどが電動デバイス付きである。さらに国内仕様で純ガソリンエンジンとなれば、実はシルキー6と呼ばれるBMWの一択なのだ。

文：西川 淳／写真：永元秀和　TEXT Jun Nishikawa　PHOTOS Hidekazu Nagamoto

その昔（といってもある程度の生産加工技術が確立されてからのことだが）、高級車にはおしなべて直列6気筒エンジンが搭載されていた。ロールスロイス然り、ベントレー然り。クルマ好きの読者諸兄には言わずもがなかもしれない。振動特性にもっとも優れ、高性能も出しやすかったからだ。

レシプロエンジンにおけるピストン運動は仕組み的にいくつかの問題点を抱えている。中でも悩ましかったのは二次振動（斜めに傾きながら上下動するコンロッドの角度が上下工程で違うことによって生じる振動）と偶力（互いに反対を向いた力によって生じる、回ろうとする力＝偏心力）の発生であった。

この両方の発生を抑えることができたマルチシリンダーの直列6気筒エンジンが、もっともスムーズにピストン運動を回転運動に変える方式として歓迎されたのである。そしてもちろん、ここからクルマ好き垂涎というべき究極のエンジンも誕生する。直6をVの字に組み合わせたV12エンジンだ。

直列6気筒エンジンは今もBMWブランドの牽引役だ

それはさておき超高級車の心臓部がアメリカ市場を意識した8気筒エンジンや贅沢な12気筒エンジンへと移行したのちも、生産性にも優れたストレート6はボリュー



秋晴れのスパ西浦モーターパークにて、どこまでも滑らかなシルキー6の走りを堪能。

ムゾーンを担う高性能エンジンとしても採用され続けた。たとえば日本においては、トヨタや日産といった大メーカーのミッドサイズクラス以上において長らくストレート6が積まれていたし、海外に目を向ければドイツのメルセデスベンツとBMWに代表されるプレミアムブランドにおけるそれは、パフォーマンスの象徴として語り継がれてきた。

とくにBMWにおいては〝シルキー6〟というフレーズを今さら引き合いに出すまでもなく、直列6気筒エンジンの存在そのものがブランドの魅力であった時代もあったし、今なお積極的にストレート6を搭載するほとんど唯一のメーカーとなっている。

ではなぜ直6は廃れてしまったのか。幾つかの理由を挙げることができるだろう。ひとつには車体の小型化が進みエンジン横置きの前輪駆動車が増えたこと（逆にいうとFRが少なくなった）、そこからFF車のプレミアム化が進んで技術的に課題の多かったV6が進化して搭載されるようになったこと、さらには長い縦置きエンジンには衝突安全上の問題があったこと、近年では過給によるダウンサイジング技術がいっそうの進化をみせた結果、直4ターボエンジンでも6気筒と同等のパフォーマンスを実現できるようになってもはや無用の長物と思われてしまっ



駆けぬける歓び——ああ、これがストレート6だ。

たこと、などが主な理由だ。

直6の見直し機運高まるも時代の趨勢は再び直4へ

ところが最近になって再び、直6エンジンが見直されるようになった。衝突安全に対処する技術の進化や、ホットサイドとクールサイドを分ける〝衝立〟の機能に注目されるなど、これまたいくつかの理由を挙げることができるが、最大の要因は生産性、つまりコストだ。メルセデスベンツの最新直6エンジン（M256とOM656）のように、ディーゼルエンジンを含めて6気筒と4気筒のエンジンパーツを共有化、モジュール化できるようになり、開発や生産のコストが引き下がったため、直6エンジン復活というクルマ好きには思ってもみなかった展開となったのだ。

もっとも、今後、内燃機関の生きる道はふたつしかない。プラグインハイブリッドシステムを選ぶか、化石燃料由来ではない燃料を使えるようになるか、である。手っ取り早いのは前者であり、そうなると重量やコスト、さらにパフォーマンスの最適解の制限から直4エンジンが再び主流となりそうだ。再び脚光を浴びた直6エンジンの未来は決して明るいとは言えない。

そんな状況を知って最新のBMW製ストレート6を積んだM



最先端デジタル技術を満載したコクピット。最新のインフォテインメントシステム&サービスも標準採用する。

ドライビングに必要なものは全部ここにある。



デフォルトの3モードのほか、ドライバーの指向に合わせて運動特性を個別に細かくセットアップできる。



Mパフォーマンス専用のメーターパネルはモードの切り替えとともに描画も変化。タコメーターは左回り表示だ。



スポーティかつラグジュアリーなフロントシートに対して、リアシートも広く実用性も兼ね備えている。

440i xDrive カブリオレを駆ってみれば、一層その滋味深さに感動する。

2020年にデビューした現行型の4シリーズ。まずはクーペ(G22)が同年秋に日本上陸を果たし、21年になってからカブリオレ(G23)も導入された。ちなみにグランクーペ(G26)も21年秋から納車が始まっている。日本仕様としてすべてのボディタイプに2L直4FRの420iと3L直6xドライブを設定した。

踏み込んだ時の絶妙な反応〝シルキー6〟は健在だった

3シリーズクーペを4シリーズと呼ぶようになって二代目。最大のニュースは巨大なキドニーグリルだったが、今となっては見慣れた気もする。否、実物は写真で感じたほど〝巨大〟ではなかった。国内外のプレミアムブランドに比べて大きいとは必ずしも言えず、キドニーグリルとしては大きいというだけのことだった。しかもフェイスの天地に及ぶグリルデザインは立派に先祖返りでもあったから、筆者などはかえって好ましいと思ったものだ。

これまでのBMWクーペスタイルの美意識はあくまでもセダン派生だった。けれども先代で3シリーズという名前と決別した結果、デザイン的に吹っ切れたのだろう。現行モデルはもはやミニ8シリーズというべきダイナミックなスタイリングとなり、その走りもまたグランツーリスモ性に磨きをかけたものとなった。

コンバーチブルにおける最大のニュースはソフトトップが復活したこと。とはいっても実際に触っていただくとわかるのだけれども、見た目に〝ソフト〟というだけでルーフはとても硬い。走行中にはためくなどということは100%ない。それゆえオープンスタイルにはまだリトラクタブルハードトップと同様の〝収まりの悪さ〟がある。ソフトトップに特有の潔さには若干、欠けてしまう。もっとも質感の異なる2トーンデザインは十分にエレガントだから、収まりの悪さを補って余りあるといっていい。

Mハイパフォーマンスを除いて最強グレードとなるM440iコンバーチブルの走りは、期待どお



タイヤは前後異サイズ(前225/40R19、後255/35R19)。ブレーキキャリパーは前が4ピストンで後ろは1ピストン。


ロングツーリングカーとしての資質も高い。シルキー6が生み出すドライビング体験はいまや貴重だ。

り、クーペとほとんど変わらぬダイナミック性能をキープし、その上で爽快なオープンエアクルージングを提供するというものだった。なにより本稿の主題でもあるストレート6がやはりいい。右足を踏み込んだ時の抜けの心地良さ、とでも言おうか。

テストは一般道と同じ舗装路面のクローズドコースで行ったので、久しぶりに思う存分、高回転域まで回したが、3000rpmから4000rpmあたりで右足裏に感じる力強さもさることながら、力を出し切ったかと思う6000rpm以上からレブリミットあたりで生じる超精密なメカニカルノイズが乗り手をいたく刺激する。

当然のことながらその状態を永遠に楽しむわけにはいかず、コーナーが迫り来るたびに右足を踏み替えて一からやり直すわけだが、そのプロセスが何度繰り返しても楽しい。もちろん、パワートレーンの高いレスポンス性に適応する制動フィールとハンドリング性能があってこその話ではある。

加えてフルオープンにした時にこだまして室内へと降り注ぐエキゾーストノートの、ボリュームをほど良く抑えつつもしっかりとした圧を感じさせる官能性の高さといったら！ クローズドコースをずっと回っていてもまるで飽きないほど、クルマ運転好きにはたまらないサウンドである。

ああ、これがストレート6だ。自然吸気ではないけれども、それはもはや高望みにすぎる。ツインターボ化は高性能と燃費の両立を願い続けたユーザーへの、そして社会からの要請に対するメーカーの生真面目な回答でしかない。

高回転域まで回した時、そんなことはどうでもいいと思えてくる。シルキー6は健在だ。


堅牢なソフトトップは高速道路でもバタツキはなく遮音性に優れる。直列6気筒が生む極上のサウンドを堪能。

主要諸元	M440i xDrive カブリオレ
●Engine	
型式	B58B30B
種類	直6DOHCターボ
総排気量 cc	2997
ボア×ストローク mm	82.0×94.6
圧縮比	11.0
最高出力 kW(ps)/rpm	285(387)/5800
最大トルク Nm(kgm)/rpm	500(51.0)/1800-5000
燃料・タンク容量 L	プレミアム・59
WLTCモード燃費 km/L	10.9
CO_2排出量 g/km	213
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4775×1850×1395
ホイールベース mm	2850
車両重量 kg	1880
最小回転半径 m	5.7
ラゲッジルーム容量 L	300/385
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	8速AT
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ストラット
後	マルチリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ 前	225/40R19
後	255/35R19
●Price	
車両価格	10,890,000円

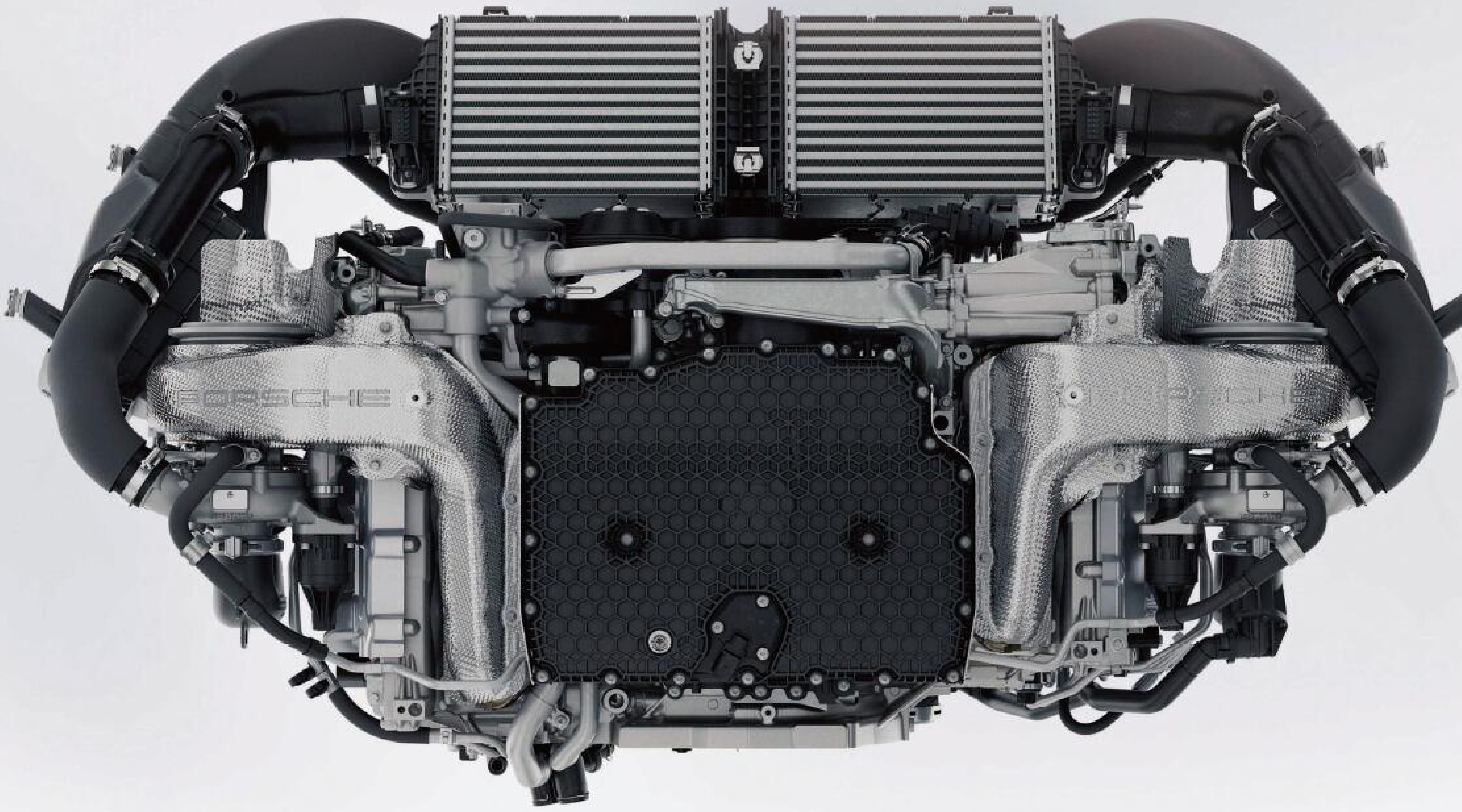
M440i xDrive Cabriolet

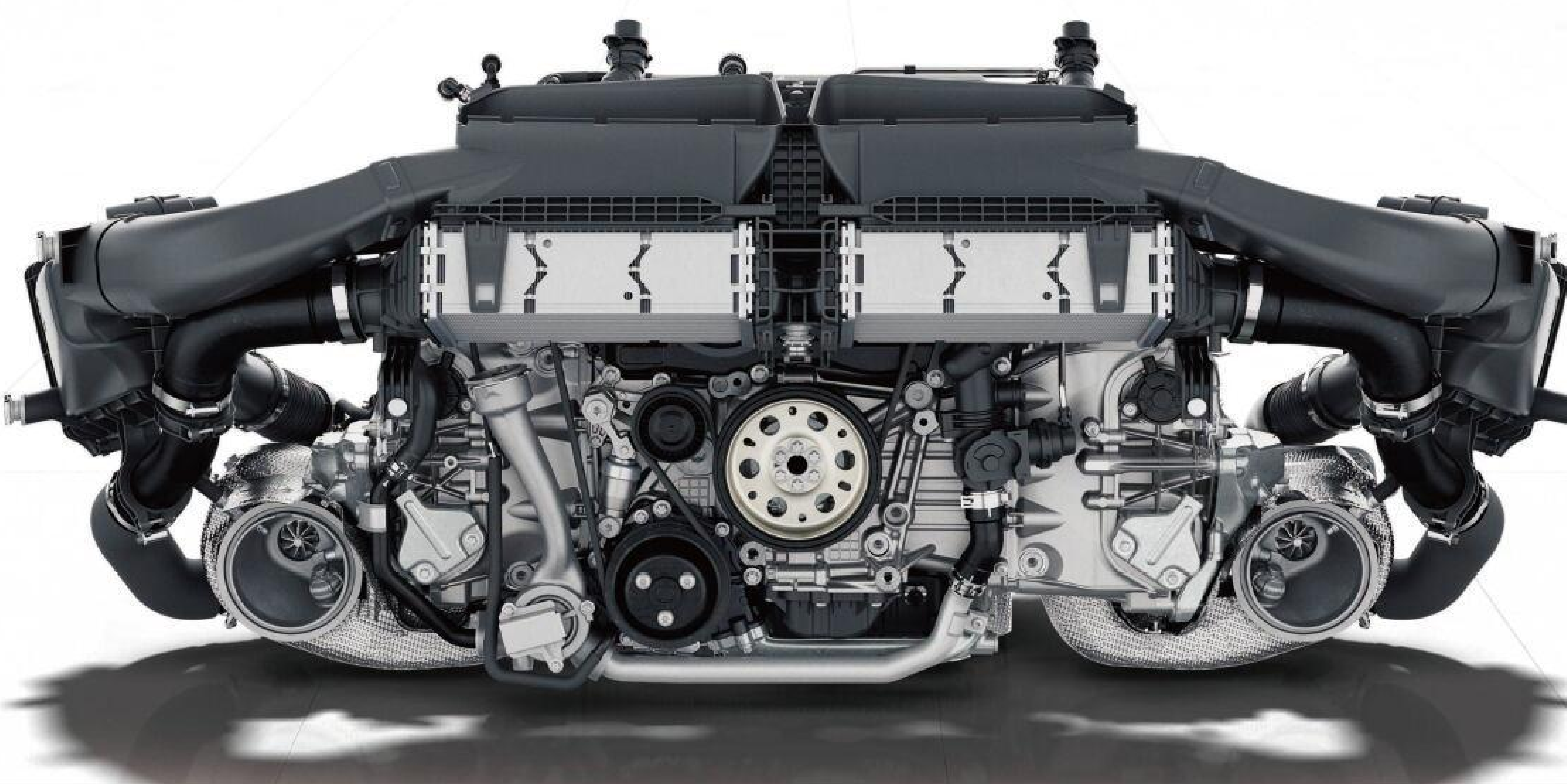
取材車両データ
ボディカラー：サンレモグリーン、インテリアカラー：フルレザーメリノZBEWアイボリーホワイト／ブラック
装着オプション
ボディカラー（サンレモグリーン）100,000円／ヴァーネスカレザーオイスター（専用ステッチ付）0円／ブラック、Mスポーツブレーキ（レッドメタリック塗装）48,000円、Mアンソラジットイルバーエフェクトソフトトップ 42,000円、ウインド・ディフレクター 48,000円

車両価格 10,890,000円 ＋ **オプション価格** 238,000円 ＝ **合計** 11,128,000円

6 CYLINDER FLAT6 ENGINE

［水平対向6気筒エンジン］

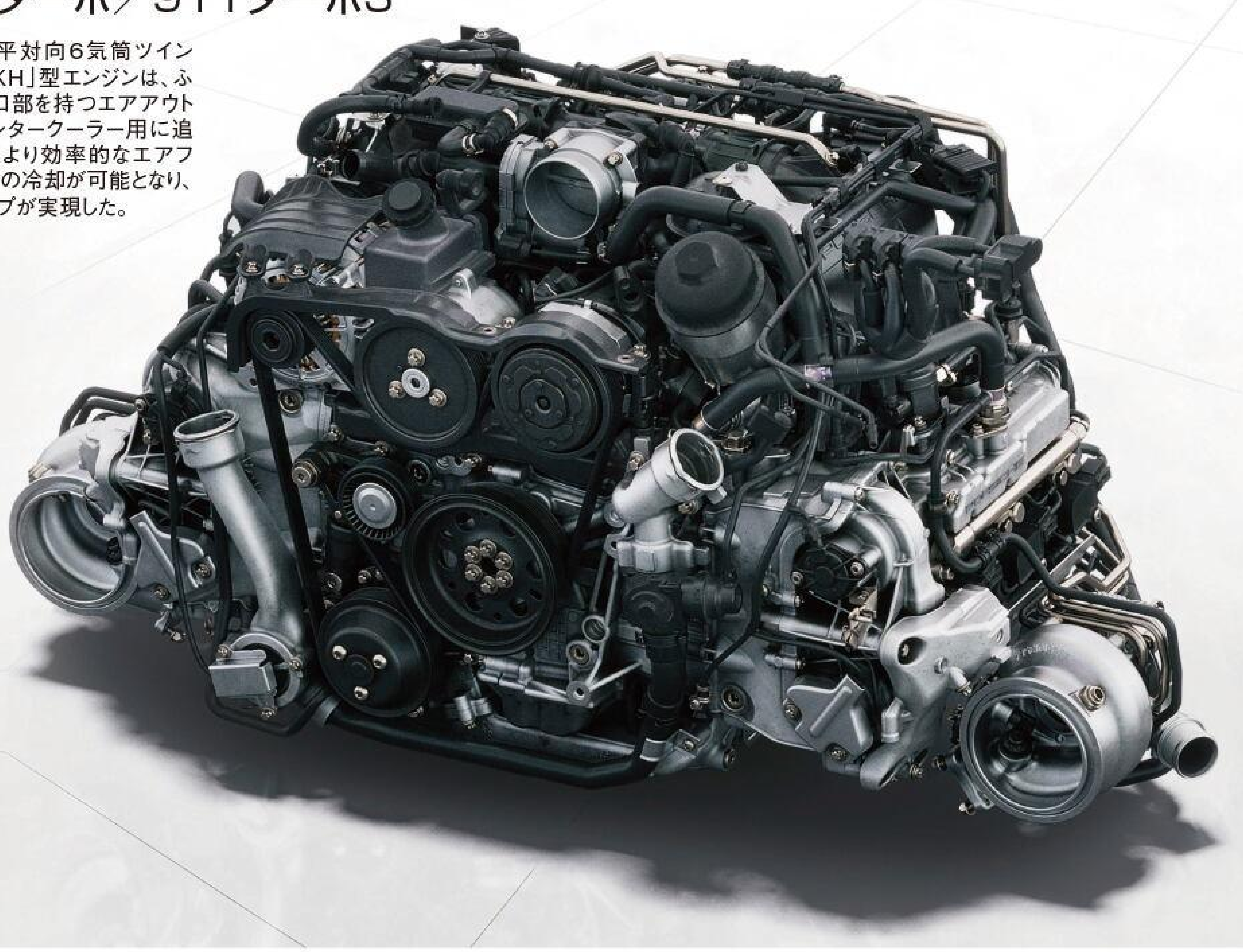




911 Carrera / 911 Carrera S

911ターボ／911ターボS

3.8L 水平対向6気筒ツインターボ「DKH」型エンジンは、ふたつの開口部を持つエアアウトレットをインタークーラー用に追加。これにより効率的なエアフローと吸気の冷却が可能となり、パワーアップが実現した。



ポルシェ911とフラット6は不可分の存在

そのデビュー以来、ポルシェ 911の心臓にはフラット6が搭載され続けてきた。
ここでのテーマは、この人々を魅了し続けてきたエンジンが電動化の世に生き残れるのか、である。

文：島下泰久／写真：永元秀和、井上雅行、ポルシェ AG　TEXT Yasuhisa Shimashita PHOTOS Hidekazu Nagamoto,Masayuki Inoue,Porsche AG

ポルシェ911の心臓として1964年のデビュー以来、その車体の後端に収められ、世界中のファンから崇められてきたフラットシックス＝水平対向6気筒エンジンは、実は他の多くのスポーツカーのようにエンジンありきで生み出されたものではない。むしろ911というクルマのパッケージングの一要素として理詰めで生み出されたエンジンだと言える。

小さな車体で4人乗りの室内を確保するにはRRレイアウトが最適であり、ではそこに積むエンジンはと考えれば、重心が低く駆動輪の直上に置かれるため十分なトラクションが得られる水平対向ユニットが真っ先に浮かび上がる。また、コンパクトであるがゆえに流麗なクーペフォルムが実現できることもポイント。もちろん、それはフォルクスワーゲン タイプ1＝ビートルからポルシェ356までの流れを踏まえた、説明不要の当然の進化という意味が大きかったのは間違いない。



ポルシェにとって「ターボ」は特別な記号だ。ターボ＝高性能は現在も受け継がれている。

時代の要請に合わせるため カレラ系もターボを採用した

そうした誕生の経緯からすればポルシェのフラットシックスは、エンジン単体で見るよりも、911という1台のクルマとしてトータルで見て話をするべきだろう。フラットシックスと911は、まさに不可分の存在なのである。

本来ならば、911の歴史をデビュー時から辿っていきたいところだが、さすがに紙幅が足りない。



現行型は3.8L 水平対向6気筒ツインターボエンジンを搭載する。自動可変式の大型リアスポイラーも特徴。

911カレラ／911カレラS

全長を短くすることができる水平対向エンジンは、リアの低い位置に搭載することが可能で低重心化を実現することができる。





911カレラSが搭載するのは「DKK型」3L水平対向6気筒ツインターボエンジン。450ps/530Nmを発生。



911タルガ4が搭載するのは「DKC型」3L水平対向6気筒ツンターボエンジン。385ps/450Nmを発生。



ターボグレードではない911カレラ／911カレラSでも水平対向6気筒ツイン“ターボ”エンジンを搭載する。

そこで、今回は現行ラインナップに絞って見ていきたいと思う。

最新のポルシェ911カレラシリーズは、その心臓として水平対向6気筒3Lツインターボエンジンを搭載する。元々は代々、自然吸気エンジンを積んできたカレラ。CO_2排出量低減など時代の要請に合わせるかたちで、先代タイプ991後期型よりターボエンジンの採用が始まった。

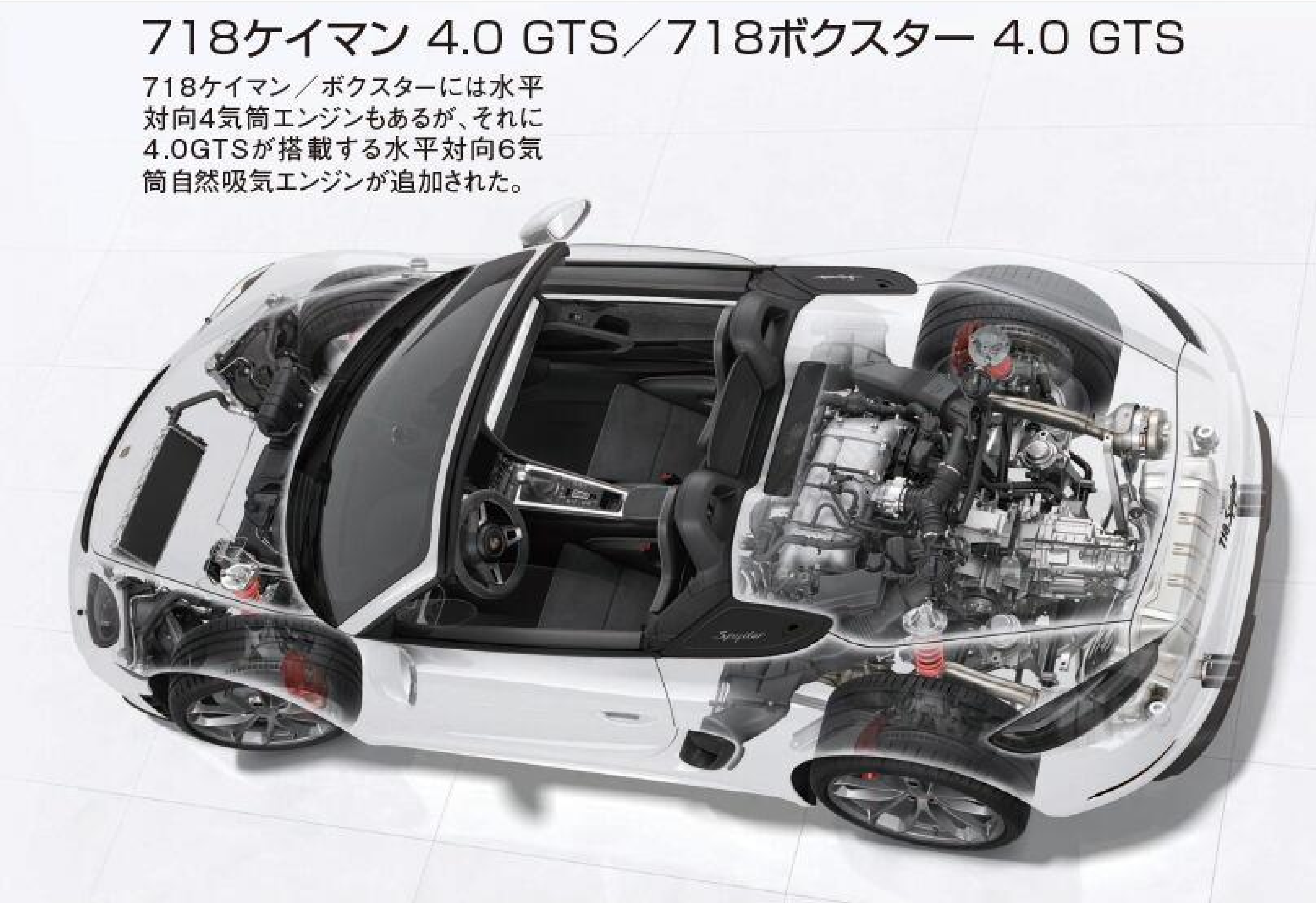
カレラとカレラSの排気量は同じ3L。ターボチャージャーの容量、セッティングによって出力差がつけられたこのエンジン、実際に試すまではとても不安だった。911ターボが別に存在するだけに、911カレラにはあくまでカレラらしいクルマであってほしい。果たしてそれが実現できているかは正直なところ、期待と不安が半々だったのである。

結果としてそのエンジンは、フラットシックスならではのビート感、サウンドに変化はなく、軽快なレスポンスを含めて紛うことなきカレラ用エンジンとして仕上がっていた。しかもタイプ992ではこのエンジン、さらにブラッシュアップが図られている。

新採用の電子制御ウエストゲートバルブ、左右対称レイアウトのターボチャージャー、ピエゾインジェクターは、いずれも一層のレスポンス向上に貢献するもので、これによってとくにベーシックな

718ケイマン 4.0 GTS／718ボクスター 4.0 GTS

718ケイマン／ボクスターには水平対向4気筒エンジンもあるが、それに4.0GTSが搭載する水平対向6気筒自然吸気エンジンが追加された。





718のGTS4.0とGT4&ボクスタースパイダーでは最大トルクが、MTは420Nm、PDKは430Nmと異なる。

ポルシェの水平対向6気筒エンジンラインナップ

エンジン種類	3L 水平対向6気筒 DOHCツインターボ	3L 水平対向6気筒 DOHCツインターボ	3.8L 水平対向6気筒 DOHCツインターボ	3.8L 水平対向6気筒 DOHCツインターボ	4L水平対向6気筒 DOHC	4L水平対向6気筒 DOHC
エンジン型式	DKC	DKK	DKE	DKH	DKD	DKD
ボア×ストローク	91.0mm×76.4mm	91.0mm×76.4mm	102.0mm×76.4mm	91.0mm×76.4mm	102.0mm×81.5mm	102.0mm×81.5mm
圧縮比	10.2:1	10.2:1	8.7:1	10.2:1	13.0:1	13.0:1
総排気量	2981cc	2981cc	3745cc	2981cc	3995cc	3995cc
最高出力	385ps/6500rpm	450ps/6500rpm	580ps/6500rpm	650ps/6750rpm	400ps/7000rpm	420ps/7000rpm
最大トルク	450Nm/1900-5000rpm	530Nm/2300-5000rpm	750Nm/2250-4500rpm	800Nm/2500-4000rpm	420（MT）430（PDK）Nm/5000rpm	420（MT）430（PDK）Nm/5000rpm
搭載モデル	911カレラ／911カレラ カブリオレ／911カレラ 4／911カレラ 4 カブリオレ／911タルガ 4	911カレラ S／911カレラ S カブリオレ／911タルガ 4S	911ターボ／911ターボ カブリオレ	911ターボ S／911ターボ S カブリオレ	718ケイマン GTS 4.0／718ボクスター GTS 4.0	718ケイマン GT4/718ボクスタースパイダー



718ケイマンGT4／ボクスタースパイダーはGTS4.0と同じ「DKD型」エンジンだが、出力は420psを発生。



718ケイマン／ボクスター GTS 4.0は「DKD型」4L水平対向6気筒エンジン搭載。出力は400psとなる。

カレラでは、低回転域から極めて高いリニアリティを獲得した。これと比較するとカレラSはより高回転型の仕立てで、つまりタイプ991よりも差が明確になった。

つまり、どちらもちゃんと進化しており、かつカレラらしいエンジンに仕上がっていたのだ。この手腕は見事と言うほかない。

最新の911カレラ シリーズの走りを語るなら、車体の方にも触れておくべきだろう。アルミ比率の向上などによりさらに軽く高剛性になったボディとワイド化されたトレッド、空力の向上などが相まって、そのフットワークはカレラですら最高出力385psにも達するその動力性能を、RRでも完全に手懐けてみせている。もちろんカレラ4ならさらに高い安心感が得られるが、カレラに乗って「やはり4WDじゃないと」と思わせることは皆無と言っていい。

しかも単に安定しているだけでなく、リアの半端ないトラクションによって脱兎の如くコーナーから立ち上がる、これぞ911という挙動がしっかり残っているのだから嬉しくなる。これなどは、まさにエンジンだけでなく、トータルパッケージングの勝利である。

911シリーズの中でもターボは別格の存在である

さて、それなら本家ターボはどうかと言えば、そこはさすがポルシェ。答はちゃんと用意されていた。端的に言えば、そのパフォーマンス、そしてフィーリングはまるで別格と言っていい。

排気量3.8Lの水平対向6気筒ツインターボエンジンは最高出力650ps、最大トルク800Nmを誇る。その分厚いトルクは驚異的で流れをリードするのも容易だが、本領は、そこからさらに右足に力を込めた時に発揮される。

911GT3/911GT3ツーリングパッケージ



GT3系のパワートレーンは、4L水平対向6気筒自然吸気エンジンに7速DCT(PDK)または6速MTが組み合わされる。日本ではすでに受注が開始されている。



4L 水平対向6気筒自然吸気エンジンを単体でベンチテスト。耐久性や要求性能など諸項目を確認する。



エンジンのベンチテストの様子。GT3への搭載要件が満たされているか長時間にわたりテストして確認する。



GT3は、中央に回転計を配置、510psという最高出力は8400rpmで発生、レッドゾーンは9000rpmとなる。

一層のトルクが押し寄せてきたかと思うと、次の瞬間には思い切り蹴飛ばされたかのような炸裂する加速の中に放り込まれるのだ。しかもフルタイム4WD、そしてポルシェアクティブエアロダイナミクスなどの効果で、パワーとトルクは完璧に路面に伝達されるから、まさに頭が真っ白になる。

同じターボエンジンでも、911ターボと名がつくマシンに積まれるものはターボらしさ、ハイパフォーマンスを極めたものになる。それは初代911ターボ以来、不変の伝統なのである。

そして忘れてはならないのがGT3だ。タイプ991後期型より搭載されている排気量4Lの自然吸気ユニットは911RSRなどの純レーシングカー用ユニット直系。レブリミットの9000rpmまで一気に吹け上がる凄まじい刺激性をそなえたこのエンジンも、911ターボS用とは違った意味でのフラットシックスの究極形と呼んでいいだろう。

911だけには内燃エンジンを存在させていくはずである

こんな風にポルシェ911というクルマと不可分で進化し続けてきた水平対向6気筒エンジンには、どんな未来が描かれているのか。キーワードとなるのが開発陣がたびたび口にしているこの言葉だ。「911は間違いなく、最後まで


ふたつのエアアウトレットが採用された軽量のCFRP製ボンネット、ブラックのインテークなどがGT3専用。


992型から採用のスワンネック型の固定式アルミ製リアウイングは強力なダウンフォースを発生させる。



標準では前408mm、後380mmのブレーキを採用、また直径410mmのPCCBトブレーキも選択可能だ。

内燃エンジンを搭載したクルマになるでしょう」

ポルシェは今後、911以外のモデルを完全にBEVに置き換えていく一方で、911にだけは内燃エンジンを存続させていくつもりだ。当然、策はある。内燃エンジン＝フラットシックス自体はそのままに代わりに燃料を、再生可能エネルギー由来の合成燃料「eフューエル」に置き換えるのだ。

風力発電で生み出した電気で水を酸素と水素に分離させ、その水素とCO_2から合成メタノールを生成。それを土台に作り出されるこのeフューエルは、通常の内燃エンジンに使用してカーボンニュートラルを実現できる。気になるコストも、30年までにリッター当たり2ドルを目指せるというから十分、許容範囲だろう。

それを前提として、では911はどのように進化していくのか。少し想像を広げてみると、eフューエルがあればCO_2排出量低減のためというターボ化は大義名分を失う。それならばカレラには自然吸気ユニット復活という目もあるのではないだろうか？

ポルシェはすでに718シリーズのトップレンジに4L水平対向6気筒自然吸気ユニットを復活させている。このエンジンは911GT3用とは別物で、カレラシリーズ用3Lツインターボと同じ「9A2」という開発コードが与えられている。

718ケイマンGT4／スパイダーで最高出力420ps、最大トルク420Nmというスペックのこのエンジンは、自然吸気らしいシャープな吹け上がりとリニアなレスポンスなど、ポルシェのフラットシックスのらしさ、個性をフルに味わうことができる逸品だ。これを使わない手はない。

911開発責任者のF・バリザー氏は20年、海外メディアのインタビューでその可能性を否定している。しかし同じ9A2型ユニットを911に積めないわけがない。そんな淡い期待を抱きながら、今後の進化を楽しみにしたい。

なお、このeフューエルはどのガソリンエンジンにも普通に入れて使える。つまり今走っているすべての911を環境負荷の小さいクルマに変身できるのだ。すべてはその開発の進捗にかかっているが、どうやら我々はこれからもずっと名機フラットシックスとそれを積むポルシェ911という名車を愛し続けていけそうである。


811GT3とGT3ツーリングパッケージの大きな違いはリア部分。大型スポーイラー有りがGT3、なしがGT3ツーリングパッケージ。

主要諸元	911カレラS	911ターボ
●Engine		
型式	DKK	DKE
種類	対6DOHCツインターボ	対6DOHCツインターボ
総排気量 cc	2981	3745
ボア×ストローク mm	91.0×76.4	102.0×76.4
圧縮比	10.2	8.7
最高出力 kW(ps)/rpm	331(450)/6500	427(580)/6500
最大トルク Nm(kgm)/rpm	530(54.0)/2300-5000	750(76.5)/2250-4500
燃料・タンク容量 L	プレミアム・64	プレミアム・67
WLTCモード燃費 km/L	9.7	8.0
CO_2排出量 g/km	239	254
●Dimension&Weight		
全長×全幅×全高 mm	4520×1852×1300	4535×1900×1303
ホイールベース mm	2450	2450
トレッド 前／後 mm	1589／1557	1593/1600
車両重量 kg	1540	1715
ラゲッジルーム容量 L	132	128
●Chassis		
駆動方式	RR	4WD
トランスミッション	8速DCT(PDK)	8速DCT(PDK)
変速比 1/2/3	4.89/3.17/2.15	4.89/3.17/2.15
4/5/6	1.56/1.18/0.94	1.56/1.18/0.94
7/8/R	0.76/0.61/3.99	0.76/0.61/3.99
最終減速比	3.12	3.02
ステアリング形式	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ストラット	ストラット
後	マルチリンク	マルチリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ 前	245/35R20	255/35R20
後	305/30R21	315/30R21
●Price		
車両価格	17,600,000円	25,000,000円

アウディの魂は今なお進化を続ける

今や世界広しと言えどもアウディしか作っていない直列5気筒。モータースポーツを出自にもつこの特異なレイアウトのエンジンは、電動化まっしぐらの自動車業界にあって筋を通し続ける。

文：大谷達也／写真：井上雅行、アウディAG　TEXT Tatsuya Otani　PHOTOS Masayuki Inoue,AUDI AG



かつて直列5気筒エンジンはそれほど珍しいものではなかった。有名なところではメルセデスベンツの5気筒ディーゼル、ボルボ850に積まれてデビューした5気筒ガソリンがラインナップされていたほか、国内メーカーでもホンダが5気筒ガソリンをビガー／アコードインスパイアに搭載し、トヨタにも5気筒ディーゼルがあった。ところが1990年半ばにはそのほとんどが生産を終了。私が調べた範囲では、国内市場最後となるボルボの5気筒も2014年式のV40を最後に姿を消した。アウディを唯一の例外として……。

なぜ、直列5気筒エンジンは作られなくなったのか。

1990年代といえばヨーロッパなどで排出ガス規制が次第に厳しくなっていった時期。これに対



400ps/480Nmという2.5L直5ターボの強大な出力を確実に路面に伝えるクワトロシステム（4WD）はRSには不可欠。

応するため、自動車メーカーは排出ガス処理装置や電子制御システムを高度化していったが、ここで用いられるソフトウェアが急速に複雑化し、モデルごとのキャリブレーションに多大なコストと労力を必要とするようになった。そうした中、4気筒エンジンと6気筒エンジンのすき間を埋めるために誕生した5気筒は、どちらかに集約される形で消えていったというのが私の見立てだ。一方でボルボの5気筒が生き延びたのは、エンジン横置き専業メーカーのボルボはV8や直6に早々と見切りをつけ、"高級エンジン"を5気筒に絞っていたことと関係がありそうな気がする。

ブランドイメージを一新した直列5気筒の代え難い存在感

では、なぜアウディだけが5気筒エンジンを作り続けているのだろうか？

アウディ初の5気筒エンジンは76年にアウディ100に搭載されて誕生。実は、これが自動車産業界初の5気筒ガソリンエンジンでもあった。このユニットはやがて200にも搭載されたほか、フォルクスワーゲンでも採用されるようになるが、その最大のターニングポイントとなったのは初代クワトロへの搭載だった。1980年に誕生したUrクワトロ（ドイツ語でUrは「最初の」の意味で、Urクワトロは初代クワトロを指す）は、それまで地味な印象がつきまとったアウディのブランドイメージを一新。スポーティで先進テクノロジーを積極的に採り入れる自動車メーカーとの印象を人々に与えることになった。

しかも、クワトロの開発を指揮したのは、その後フォルクスワーゲングループの会長にも登り詰めたフェルディナント・ピエヒ氏その人。一説によれば、5気筒エンジンの開発にもピエヒ氏は深く関わっていたとのことで、これが5気筒エンジンが連綿と作り続けられるひとつの理由とされる。

そんなアウディの5気筒エンジンも1997年に当時の搭載モデル（A6とS6）が生産終了になると一時的に姿を消したが、2009年にはTT RSに採用されて復活。

そして2014年になるとエンジンブロックをそれまでの鋳鉄製からアルミ製に一新した新世代に生まれ変わる。現行のRS 3、Q3 RS、TT RSに搭載されているのは、すべてこの新型ユニットとなっている。

その特徴は、4気筒並みのコンパクトさと、6気筒に迫るパフォーマンスを両立した点に尽きるだろう。現行のアウディ5気筒エンジンは400psと480Nmを発揮。RS 3スポーツバックであれば、0→100km/h加速を4・1秒で走りきり、最高速は実に280km/h到達する（いずれも本国発表データ）。

しかも、ただパワフルなだけでなく、スムーズな中に5気筒特有のビート感が加わっているところが魅力的でもある。5気筒になることで、音楽でいうところの変拍子に近くなり、その軽い違和感がエンジンにただならぬ迫力を与えているとも説明できる。ちなみにRS 3、Q3 RS、TT RSの3台は、RSであるにもかかわらずマイルドなシャシセッティングが施されている点が特徴。ちなみに次期型RS3は5気筒を積んだまま、4WDながらドリフトモードが装備されるようだ。



RS 3 セダン／スポーツバック

次期型の姿も見えてきた小さなモンスター

標準車の1.4L直4ターボは122ps。それに対して2020年7月に2年ぶりに復活したRS 3セダン／スポーツバックはDAZ型2.5L直5ターボエンジンから驚愕の400psを発生する（RS Q3、TT RSクーペも基本的には同じエンジン）。駆動方式はもちろん自慢のクワトロだ。すでに次期型ベースモデルが公開されており、RSが設定されるのも間違いない。



RS Q3／スポーツバック

SUVとは思えない怒濤の加速は0→100km=4.5秒

SUVスタイルとクーペライクなスポーツバックの2タイプをラインナップ。どちらも搭載エンジンはA3のRSと基本的には同じだが、最大トルク発生回転数が1750→1950rpmに高められており（最大トルク値は同じ480Nm）、型式もDNWに変更されている。メーカー公表値によれば、0→100km/h加速はわずか4.5秒。1.7トンのSUVとは思えない怒濤の加速は一度味わうと病みつきになるほど凄い」。



TT RSクーペ

RS最速を誇るクーペ次期型の登場はいつ？

2019年に追加されたTTクーペのフラッグシップ。搭載エンジンはもちろん2.5L直5ターボで型式はRS 3と同じDAZ。エクステリアにも専用デザイン／パーツが盛り沢山に採用され、0→100km/h加速はわずか3.7秒、最高速は250km/hに規制されるなど、その高性能ぶりはRSシリーズの中でも抜きん出ている。そろそろ次期型の噂が聞こえてきてもよさそうなものだが……今のところ情報は入手できていない。

8 CYLINDER AMERICAN V8 ENGINE

［V型8気筒エンジン］



Chevrolet Corvette



シボレー コルベット コンバーチブル
フロントマスクには先代の面影があるが、ボディサイドを見ると大きなエアインテークがあるなど明らかに異なる。

第一特集 純ガソリン車に愛を込めて／V型8気筒エンジン

新世代OHVが織りなす走りは 欧州スポーツとは一線を画す

電動機構を持たない、今や希少な大排気量のV8自然吸気エンジンという伝統を踏襲した第8世代のコルベット。一方でMR化や8速DCTの初採用など先進的な面も持つ、新旧のテクノロジーを融合した存在でもある。

文：石井昌道／写真：伊藤嘉啓 TEXT Masamichi Ishii PHOTOS Yoshihiro Ito





タイヤサイズはフロント245/35R19、リア305/30R20。ブレーキにはBrembo4ピストンモノブロックキャリパーが標準装備されている。

排気口は左右2本出し。その上にはボディサイドのエアインテークから取り込まれ温まった空気を抜くための排熱口が設けられている。

１９５３年のデビューから継承してきたFRレイアウトからミッドシップへ転換したことで大きな話題となっているC8コルベット。さらなるパフォーマンスアップを図るにはFRでは限界があり、またル マン24時間などレースでライバルに打ち勝つにも必須だったのだろう。LMGTEの常勝マシン、フェラーリ488GTEはもちろんのこと、あのRRが代名詞のポルシェ911でさえレース用のRSRだけは2017年からミッドシップ化しているのである。それに比べれば、ロードカーとレーシングカーでミッドシップの新しいアーキテクチャーを共有し、並行して開発されたC8コルベットのほうが筋は通っていると言える。アメリカ国内でのライバルであるフォードGTがミッドシップで高い評価を得ていることも強く意識しているのだろう。

ラインナップはベーシックなクーペ 2LT、装備が充実したクーペ 3LT、そして今回の試乗したコンバーチブルの3種類となる。車体は先代C7から始まったアルミニウム構造で、もともと軽量だったので従来比では同等の車両重量。車体中央に配置されるエンジンはV8の次世代型だ。

アメリカで人気の高いV8だが、コルベットは伝統的にスモールブロックのOHVを採用している。機構的にはOHCやDOHC



電動格納式のルーフをオープンにするとルーフパネルのみが格納されタルガトップに近いスタイルに。ルーフパネルはエンジンルームを覆うカウル内に格納される。

伝統のV8の本領を引き出した、ミッドシップ化という英断。



ガラス越しにエンジンが見えるクーペとはリアデッキのデザインが大きく異なる。コンバーチブルはカウルに覆われエンジンは見えない。



今や貴重な自然吸気V8 OHVエンジン。排気量は6.2Lでこれがリアミッドに縦置きされる。

の方が進んでいるが重心が高くなり、運動性能に影響を与えるのを嫌ってOHVにこだわり続けている。スモールブロックとは気筒間のピッチを狭くするなどして、排気量の割にはエンジン全体の容積がコンパクトであることを示している。これに対してピックアップトラックなどに搭載されるV8はビッグブロックと呼ばれるものもあり、やはりOHVが主流だが、これは運動性能追求よりもメンテナンス性を考えてのことだ。

排気量は先代のC7コルベットと同じ6・2Lだがミッドシップ化にあたって潤滑系は大きくアップデートされた。ドライサンプオイルシステムと3基のスカベンジポンプが初採用され、より低重心が追求された。また、ヨー慣性モーメント低減によって高まるコーナリングGに対しても強みがあり、1Gを超える横方向加速度に耐えられるという。C7ではLT1と呼ばれていたエンジンだが、C8用はLT2を名乗る。セグメント唯一のNAで、パワーとトルクはC7の466ps/630Nmから502ps/637Nmへとスープアップ。組み合わされるトランスミッションがATではなくDCTとなったのもトピックだ。

中低速域でも気持ち良い走り 攻めればずば抜けた機動性

ロングノーズが特徴だった歴代モデルに比べると、キャビンが前進したスタイリングは新鮮だが、雰囲気は紛れもなくコルベット。コクピットに収まってみると、眼前のノーズが短いことがわかる。初の右ハンドルながらペダル配置に無理はなく、自然な感覚だ。エンジンを始動すれば、当然のことながらサウンドは後方から聞こえてくる。縦に長いセンターコンソールに配置されたシフトセレクターでDレンジを選択してスタート。街中を大人しく走らせるだけでも、走りの質感が驚くほど高まっていることが実感できる。交差点を何気なく曲がるだけでも、フロントタイヤの位置や角度、路面との接触具合などが、特徴的な四角いハンドルをとおしてクリアに伝わってくるのだ。乗り心地は


コクピットは囲まれ感が強い。エアコンのスイッチ類は縦一直線に配置されている点も特徴的だ。


メーターには12インチの液晶パネルを採用。走行モードによってビジュアルが変わり多彩な表示が可能だ。


バケットシートはスポーティなデザインだが、ヒーターとベンチレーション、電動調整機構も備わり快適だ。


シフトセレクターはプルスイッチとボタン。左隣のカバーの下に走行モード切り替えダイヤルが隠されている。


ボンネットフードの下には機内持ち込みサイズのスーツケース＋αの収容力を持つトランクルームを備える。


リアのトランクルームは深く、上下に重ねればゴルフバッグを2つ収納できる。フックとカーゴネットも装備。

存外にいいが、これはデイリーユースも大切にしているコルベットの伝統でもある。ノーマルな「ツーリングモード」なら、マグネティックライドコントロールの電子制御可変ダンパーがソフトでスポーツカーを感じさせないほど。シートもタイトすぎず快適でロングドライブも楽々とこなしてくれそうだ。エンジンはトルクに余裕があるから、一般的な走行では大人しく感じられる。100km/h巡行時の回転数は1500rpm程度で気筒休止もするから、実燃費は思いのほか良さそうだ。

ワインディングロードでスポーツモードを選択すれば一変する。サウンドに迫力が増し、5000rpmあたりからの回転上昇感は実に鋭い。しかもわずかなアクセル操作に対しても忠実に反応するなどドライバビリティが絶品で名エンジンであることを実感する。

それ以上に感銘を受けるのがシャシ性能だ。まずブレーキング時の姿勢が凄まじくいい。ハードに減速してもノーズダイブをさほど感じさせず、フロントタイヤの荷重コントロールがやりやすい。だからコーナーへも自信を持って進入していける。ステアリングホイールを切り込んでいけば、街中での第一印象と同じように、フロントタイヤの状況が手に取るようにわかり素早くノーズがインへ向いていく。トラクションも抜群に良く、502psをしっかりと路面に伝えていける。

ミッドシップ化によるハンドリングの進化は明らかで、剛性感のあるボディや各部の質感の高さも相まって至宝のV8スモールブロックを存分に味わえるモデルとなった。欧州スーパースポーツと肩を並べているが、価格は約半額とバーゲンプライスなことには驚きを隠しえない。当分の間は品薄状態が続きそうだ。

主要諸元	シボレー コルベット コンバーチブル
●Engine	
形式	LT2
種類	V8 OHV
総排気量cc	6153
ボア×ストローク mm	103.2×82.0
圧縮比	−
最高出力 kW(ps)/rpm	369(502)/6450
最大トルク Nm(kgm)/rpm	637(65.0)/5150
燃料・タンク容量 L	プレミアム・70
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4630×1940×1220
最小回転半径 m	−
車両重量 kg	1700
●Chassis	
駆動方式	MR
トランスミッション	8速DCT
変速比 1/2/3	2.905/1.759/1.220
4/5/6	0.878/0.653/0.508
7/8/R	0.397/0.329/2.632
最終減速比	5.170
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	ダブルウイッシュボーン
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ 前	245/35ZR19
後	305/30ZR20
●Price	
車両価格	15,500,000円

8 CYLINDER BRITISH V8 ENGINE

［V型8気筒エンジン］





Jaguar F type R Coupe



ジャガー Fタイプ Rクーペ

Rクーペはシャシ系も大幅なグレードアップが図られている。連続可変ダンパーがダイナミック性能を高めている。

第一特集 純ガソリン車に愛を込めて／V型8気筒エンジン

さながら"最後の晩餐"？ 完熟のV8を味わう

世界的な脱内燃機関のトレンドにけん引される形で、英国車の大排気量、大出力V8ユニットたちもまた時代に見合った「変化」と「覚悟」が求められている。剛と柔が絶妙にバランスした奥深き味わいを楽しめる時間は、それほど長くはない。

文：西川 淳／写真：井上雅行 TEXT Jun Nishikawa PHOTOS Masayuki Inoue



スポーティな内装。12.3インチインタラクティブディスプレイを装備する。

「V8」でイメージされるのは断然、アメリカ車だ。自動車の黎明期、車体の大型化に伴うエンジンの高性能化を目指すプロセスにおいて、4気筒に続くのは6気筒ではなく、直4をVの字に組み合わせたV8エンジンだった。それを、いち早くモノにしたのがアメリカンブランドだったのだ。

ヨーロッパは、戦前のレーシーな直8エンジンを除くと8気筒に目覚めるまでに随分と時間を要したように思われる。アメリカ車ほど"大きく重たく"する志向がなかったから、とも言えるだろう。

けれどもたとえば英国でロールスロイス&ベントレーが独自のV8エンジンを1950年代末になって開発し、高級車&高性能車はアメリカと同様に8気筒というイメージが定着し始めると、そのほかのブランドも8気筒の導入を真剣に考え始めた。それはアメリカ市場を無視した高級車ビジネスは、今も昔も成り立たないからだ。

元はGM設計のアルミニウムブロックを持つV8OHVエンジンなどは、ローバーがその製造権を獲得し、基本設計を変えることなく改良を加えて21世紀の初頭までランドローバーやレンジローバー、TVRに搭載されていた。

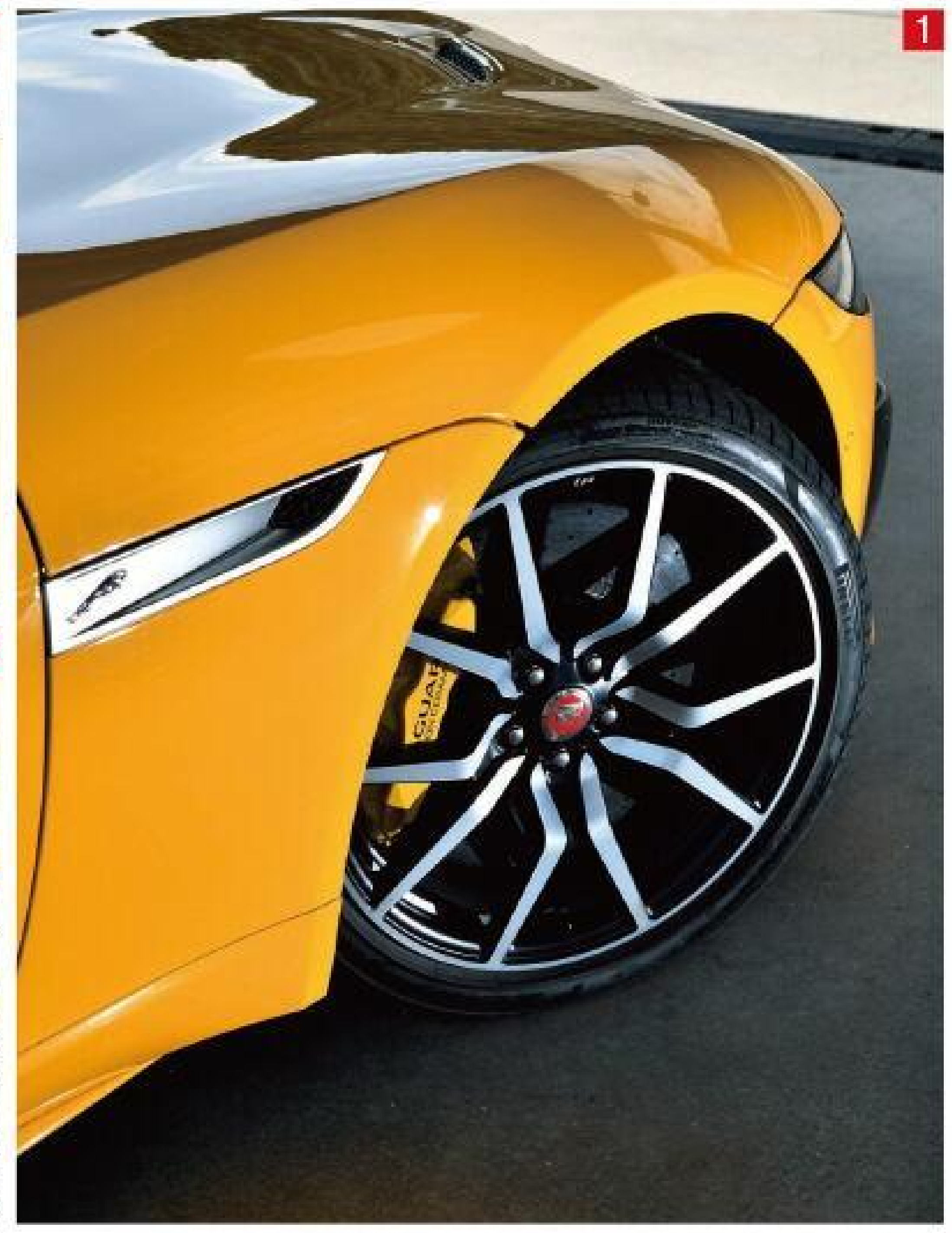
面白いことにアストンマーティンが比較的早く、70年代に独自の贅沢設計なV8DOHCエンジンをモノにしていたにもかかわらず、ジャガーは頑なにV8エンジンを拒んでいたように思う。なにしろ当時の彼らには二種類の名機があった。直6のAJ6と、V12である。要するに、彼ら的には「こと足りていた」のだ。アメリカ人のV8好みに対して、「なにするものぞ」と胸を張ってみせるだけの気概があったのだろう。

ブランドを巡る環境の変化がV8への取り組みを加速

事情が変わってしまったのは90年代後半のこと。そんなジャガーがV8エンジン＝AJ-V8を積むことになった。元はといえば89年にジャガーはフォードによって買収され、ランドローバーやアストンマーティンとともにPAGを









1 20インチ10スポークホイールは、Rクーペ／コンバーチブルの専用アイテム。2 ベンチレーションが配された長いボンネットが伸びやかなクーペフォルムを演出する。3 エキゾーストパイプには、Rのデザインがエッチング加工されている。センターコンソール上のエキゾーストボタンを押すと、電子制御式のエキゾーストバルブを開放、心高鳴るサウンドへと変化する。4 リアスポイラーはテールハッチ部に格納。

古典とモダンが入り混じった趣味性の高いエンジンに成熟



AJ133はさまざまなモデルに搭載される。Fペイス SVRでは550psを発生。



525ps仕様を搭載のレンジローバースポーツSVRはカーボンエディションも追加。

形成することになったことが、きっかけだったと言っていい。

　後に同じグループとなったジャガー＆ランドローバーの最新にして最後のＶ８が、ＡＪ１３３と呼ばれる新設計ブロックを持つ直噴ユニットだ。自然吸気とスーパーチャージャー付きが用意される。中でも最高出力５７５psに達する最強仕様のＡＪ１３３を積んだＦタイプＲクーペは、内燃機関ジャガー“最後の晩餐”というべき究極の仕様だ。

　Ｆタイプは２０１２年にデビューした。その名も示すとおり、Ｅタイプ後継という非常に高い志を掲げて登場する。当初はＶ６とＶ８をラインナップ、その差別化の曖昧さからかえって本格的な２シータースポーツカーというキャラクターの持ち味が薄れてしまったけれど、後に６気筒を廃して直４ターボへとダウンサイジングし、さらに大胆なフェイスリフトを行うなど、モデルライフ９年にして完熟の域に達した本格派ＦＲスポーツだ。

　中でもこのＲクーペは、完熟の域に達している。ＳＶＯ（スペシャル ヴィークル オペレーションズ）が産んだジャガー史上最強のロードパフォーマンスを誇るＸＥ ＳＶプロジェクト８の心臓部に由来する５７５psユニットを積んだ、レギュラーシリーズとしてはおそらく最終決定版である。

　８速ＡＴと４ＷＤを組み合わせたパワートレーンは、落ち着いた走りの中、ところどころに狂気を感じさせるスパルタンさを表現する。その走りは、モダンジャガーの真髄と言っていい。乗り心地は決して硬さに徹することなく、けれども十分にフラット、サーキットでも存分に楽しめた。タイトコーナーの連続では、意のままに動くノーズとギリギリまで耐え忍



最速スポーツサルーンを目指すXE SE プロジェクト8。最高出力は600psに到達。



60年以上で約3万6000台に搭載され続けてきた「6と4分の3」V8ユニット。最大トルクは1100Nmに達した。


2020年6月に最後のユニットが英国クルー工場で製造された。作業は7人の専任チームが行った。

ぶ可変ショックの足、そして加減速の官能的サウンドに「コーナーよ、もっと続け」と思った。安定したコーナリング姿勢も、ドライバーを大いに喜ばせてくれる。

エンジンフィールは古典とモダンが入り混じった、とても味わい深いものだった。ジャガーはもうすぐフルエレクトリックブランドに転身するわけだが「もうちょっと先延ばししてみない？」と言いたくなるほど、趣味性の高いエンジンにまで熟している。否、次がないからこそ、そうなったのか。今のうちに味わっておきたい名機のひとつであろう。

奥深い味わいで魅了した珠玉の6・75L V8

英国製のV8といえば、もうひとつの名機がつい最近、その役目を終えたばかりである。前述したロールスロイス&ベントレーの時代に開発され、70年代に入ってからの6・75Lへと排気量アップを果たしたL410ユニットだ。最後に搭載されたモデルは、2010年から10年間にわたりベントレーのフラッグシップとして君臨したミュルザンヌである。

筆者はこの6・75L V8OHVをキャブ仕様のNAユニットから、インジェクション、ターボ、ツインターボ、そして最後の可変バルブタイミング仕様まで数多く試乗した経験があるが、いずれのエンジンも当代一級の速さと力強さ、そして心地良い静粛性を誇っていた。ことにベントレー用のL410は常にノーズの先でたおやかに、けれどもはっきりとその存在感を示しながら回っており、踏めば踏むほど湯水の如く溢れるトルクに魅了されることもしばしばで、ドライバーズカーたるベントレーの面目躍如というものだった。同じ年代のロールスロイスと乗り比べてみても、運転したいと思わせるという点でベントレーが不思議と優っていた。おそらく、エンジンスペックの違いがそう思わせたのだろう。

英国ブランドのV8は他にアストンマーティン用があるが、それはもはやメルセデスAMG製と言える。ベントレーL410が2020年まで生き延びた背景にもフォルクスワーゲンの技術力があった。ジャガー&ランドローバー用のV8の生産はケルン工場で行われている。ドイツのプレミアムブランドがこぞって内燃機関を諦めると決断したとき、英国製V8エンジンの命運も尽きるのだろうか？　もしくは、こちらが隠れ蓑になるのか。

早めに味わっておいた方が良さそうなことだけは、間違いない。


1959年登場のベントレーS2（左）から始まったLシリーズの歴史。最後は、ミュルザンヌの最終生産モデルだ。

主要諸元	ジャガー Fタイプ R クーペ
●Engine	
型式	508PS
種類	V8DOHCツインターボ
総排気量 cc	4999
ボア×ストローク mm	92.5×93.0
圧縮比	9.5
最高出力 kW(ps)/rpm	423(575)/6500
最大トルク Nm/rpm	700(71.4)/3500
燃料・タンク容量 L	プレミアム・70
WLTCモード燃費 km/L 総合	8.4
CO_2排出量 g/km	276
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4470×1925×1315
ホイールベース mm	2620
車両重量 kg	1840
ラゲッジルーム容量 L	339
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	8速AT
変速比 1/2/3	4.714/3.143/2.106
4/5/6	1.667/1.285/1.000
7/8/R	0.839/0.667/3.317
最終減速比	2.56
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ形式 前	Vディスク
後	Vディスク
タイヤサイズ 前、後	255/35R20、295/30R20
●Price	
車両価格	15,900,000円

6 CYLINDER ITALIAN V6 ENGINE

［V型6気筒エンジン］



Alfa Romeo Giulia 2.9 V6 Bi-Turbo Quadrifoglio



アルファロメオ ジュリア 2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ

低回転からトルクフルな2.9L V6ツインターボエンジンはアクセルペダルを踏み込めばドラマティックな世界へ導かれる



このV6には紅い血が流れている

歴代アルファのV6は設計こそ古いがその魅力に取り憑かれた人も多い。新世代へと変わったV6もまた、そのハンドルを握るものを虜にする。

文：嶋田智之／写真：永元秀和、井上雅行、マセラティS.p.A. TEXT Tomoyuki Shimada PHOTOS Hidekazu Nagamoto, Masayuki Inoue, Maserati S.p.A.



クアドリフォリオのバッジが付くスピードメーターは330km/hまで刻まれている。



真紅のエンジンスタートボタンを押すとアルファのV6エンジンが目を覚ます。

ジュリア クアドリフォリオのV6ユニットが、穏やかにハミングしている。高速道路での平和な巡航。音量は、そのスペックだけを知る人が耳にしたら、拍子抜けしそうなくらいに物静かだ。音質もややゴロゴロとした感じの低音で、リズミカルではあるけど取り立てて快いわけでもない。期待したほどじゃないな、と思う人もいることだろう。

ドラマティックな世界が広がるアルファロメオのV6

でも、仮にこの領域にずっと居続けたとしても、僕はニンマリとした気分でいられる。自分のもっとも好きなエンジンのひとつに似たところがあるからだ。

1979年から2007年あたりまでさまざまなアルファロメオに搭載されてきた、通称ブッソーネV6。フェラーリやアルファのレーシングエンジンをも手掛けてきたジュゼッペ・ブッソ氏が最後に設計したV6ユニットの一連のシリーズは、今もって陶酔させられる者が絶えない名作中の名作だ。

僕も信奉者のひとりで、それに肩を並べられる気持ち良さを持つV6は、ディーノやストラトスに積まれたフェラーリの2・4Lぐらいなものだ。3Lの4カム版を積む166という不人気車をたいして乗りもしないのに所有し続けているのは、だからなのだ。



V6ツインターボが奏でるアルファサウンド。



19インチのガンメタリック仕上げのホイールからはイエローカラーのブレーキキャリパーが顔を覗かせる。



ドライブモードシステムはアルファdnaの3モードに加え、サーキット走行用のRACEモードも搭載される。



専用のスポーツレザーステアリングを装備する。パドルシフトはアルミの削り出し。メーターはアナログ式だ。

僕の166のV6も、低回転域ではゴロゴロと、そして生まれた時代が時代だから〝ここは得意分野じゃないんだ〟とばかりにやや不機嫌そうに、それでもリズミカルなサウンドを聴かせてくれる。強引に結びつけるつもりもないけれど、ジュリア クアドリフォリオの2・9L V6ツインターボは、そこが少し似てるのだ。そしてアクセルペダルを深く踏み込んだ瞬間から、素晴らしくドラマティックな世界が広がっていくところも。

ただし、アルファロメオの新世代V6ユニットは、低回転域にあってもまったく不機嫌な素振りを見せたりはしない。たとえばアクセルペダルを3㎜踏めば、瞬時にその分だけ速度を上乗せしようとする。2550rpmで600Nmのトルクを生むだけあって、巡航領域でも相当に力強い。おかげで扱いやすく、長距離を走っても疲れない。ドライバーにとても従順なのだ。それがたとえ本領発揮の場面ではないにせよ。

ジュリアとステルヴィオのクアドリフォリオにだけ搭載されるこのV6ユニットは、2015年に発表されてから今に至るまで、世界的に高評価を集め続けている稀有な存在だ。デビュー時の本国版のプレスリリースで〝フェラーリ出身のエンジニアが調律した〟とか〝フェラーリのテクノロジーにインスパイアされた〟といった曖昧な表現で語られ、ボア×ストロークもVバンクの角度も同じであることなどから、フェラーリカリフォルニアTのV8ツインターボから2気筒分を切り落とした〝フェラーリ エンジン〟と言われることも少なくない。マラネロ信奉は強いのだ。

けれど、フェラーリのエンジニアが〝うちのよりいいエンジンを作りやがって〟と怒っていた、というジョークもあるくらいだから、おそらくは親戚関係といえるマラネロのV8を基にしつつアルファのV6として新たに設計開発されたもの、というあたりが真相なのかもしれない。フェラーリとマセラティとアルファロメオは、昔から似たようなことを繰り返してきているのだ。

アクセルペダルを踏み込むとジキルからハイドへ変身

ただ、それはエピソードとしては面白いかも知れないけど、もっとも大切なところではない。目を向けるべきは、この2・9L V6ツインターボの真髄。本当に素晴らしいパワーユニットなのだ。

低回転域ではジキル博士、上まで回せばハイド氏。使い古された言葉ではある。6500rpmで510psを解き放つから、パワーに不足など一切感じない。アクセルペダルを一気に奥まで踏み込む

イタリアンV6エンジンの魅力



マセラティの3L V6ビターボ(ツインターボ)エンジンはフェラーリと共同開発。組み立てはマロネロで行われている。



ギブリS Q4には最高出力430ps、最大トルク580Nmのマセラティ3L V6ツインターボエンジンを搭載する。



SUVのレヴァンテも3L V6ツインターボを搭載する。V6ツインターボには350psと430psの2種類がある。

と、285／30サイズのファットな後輪が、あっさりグリップを放棄するほどなのだ。

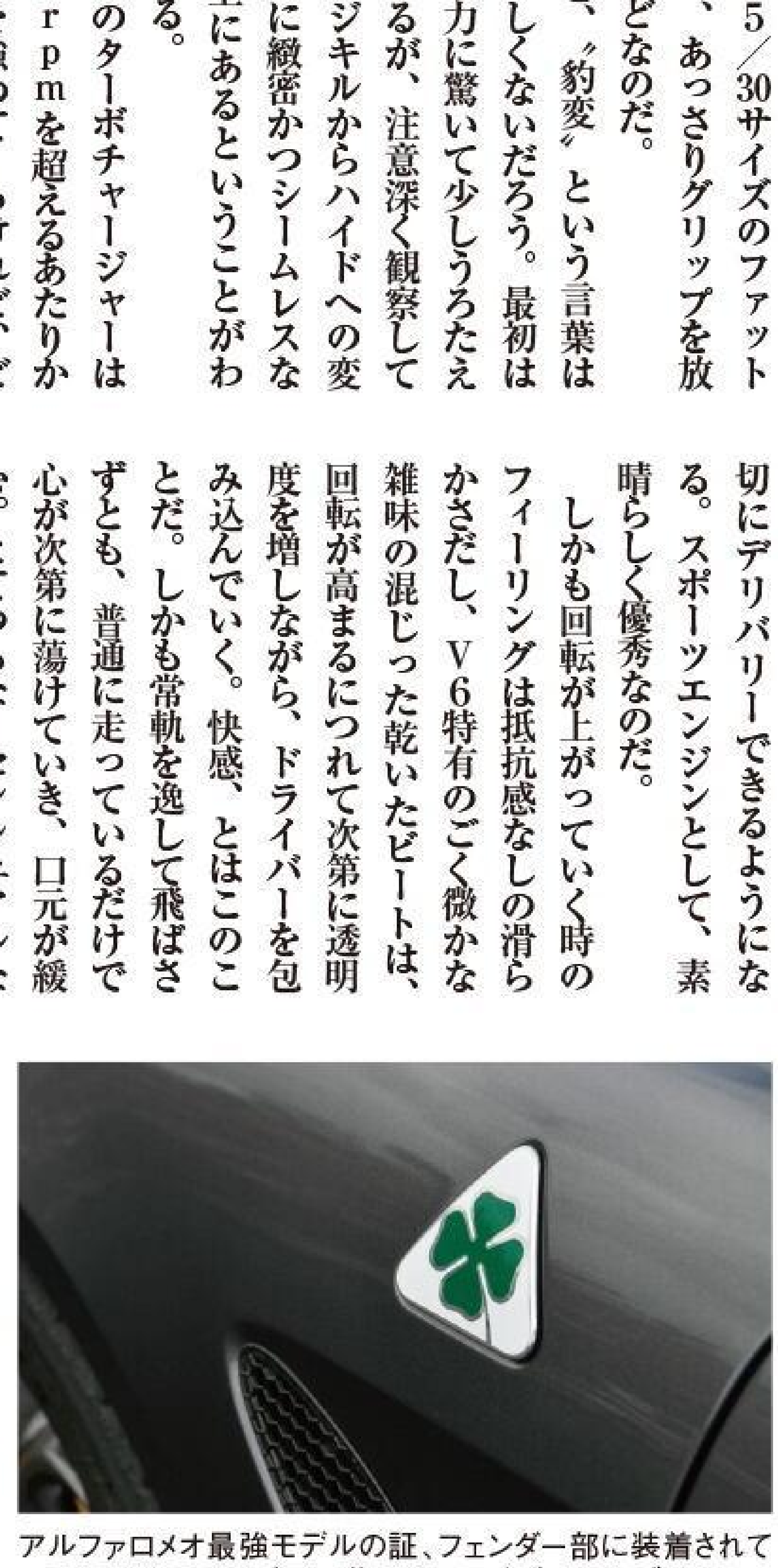
けれど、"豹変"という言葉は似つかわしくないだろう。最初はその瞬発力に驚いて少しうろたえたりもするが、注意深く観察していると、ジキルからハイドへの変化が、実に緻密かつシームレスな流れの上にあるということがわかってくる。

ふたつのターボチャージャーは3000rpmを超えるあたりから存在感を強めてくるけれど、どこかのタイミングでいきなり力を爆発させるためのものではなく、アイドリング時から最高出力を発生する6500rpmまで極めて直線的にパワーを増幅させ、2000rpmから540Nm以上の太いトルクを発生し続けるために存在しているのである。だからどこから踏んでいっても強烈に速いし、吹け上がりの素早さに慣れさえすればパワーとトルクを適切にデリバリーできるようになる。スポーツエンジンとして、素晴らしく優秀なのだ。

しかも回転が上がっていく時のフィーリングは抵抗感なしの滑らかさだし、V6特有のごく微かな雑味の混じった乾いたビートは、回転が高まるにつれて次第に透明度を増しながら、ドライバーを包み込んでいく。快感、とはこのことだ。しかも常軌を逸して飛ばさずとも、普通に走っているだけで心が次第に蕩けていき、口元が緩む。とてつもなくセンシュアルなエンジンである。

そういえばギブリやレヴァンテ、クアトロポルテといったマセラティに積まれている3LのV6ツインターボも、性格としてはもう少しGT色が強いし、上に艶っぽさの塊のようなV8ツインターボがあるせいで評価はそちらに偏りがちだけれど、十分以上の速さを見せてくれるし、何よりそのサウンドにはやはり心がくすぐられる。こうしたエモーショナルな喜びが標準で備わっているのがイタリアンV6エンジン、なのだ。そこに触れるだけで幸せな気分になれる。

BEVはBEVで楽しい乗り物だ。けれど味わいが濃密な内燃機関には、バッテリーとモーターのクルマに簡単には置き換えられない重要な役割が、まだまだあるのだと思う。


アルファロメオ最強モデルの証、フェンダー部に装着されているクアドリフォリオ(四つ葉のクローバー)のエンブレム。

ジュリア 2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ

取材車両データ
ボディカラー:ヴェズヴィオ グレー インテリアカラー:ブラック
装着オプション
メタリック塗装、Wi-Fi対応ドライブレコーダー、フロアマット"Alfa Romeo"、ETC車載器

車両価格 11,740,000円 ＋ **オプション価格** 214,050円
＝ 合計 11,954,050円

主要諸元	ジュリア 2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ
●Engine	
型式	670050436
種類	V6DOHCツインターボ
総排気量 cc	2891
ボア×ストローク mm	86.5×82.0
圧縮比	9.3
最高出力 kW(ps)/rpm	375(510)/6500
最大トルク Nm(kgm)/rpm	600(61.2)/2550
燃料・タンク容量 L	プレミアム・58
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4635×1865×1435
ホイールベース mm	2820
トレッド 前／後 mm	1555/1605
車両重量 kg	1710
ラゲッジルーム容量 L	480
●Chassis	
駆動方式	FR
トランスミッション	8速AT
変速比 1/2/3	5.000/3.200/2.143
4/5/6	1.720/1.313/1.000
7/8/R	0.823/0.640/3.478
最終減速比	3.090
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ 前	245/35ZR19
後	285/30ZR19
●Price	
車両価格	11,740,000円

4 CYLINDER STRAIGHT 4 ENGINE

［直列4気筒エンジン］



Mercedes-AMG A 45 S 4Matic+



Renault Megane R.S.Trophy



メルセデスAMG A 45 S 4マティック+



ルノー メガーヌ R.S.トロフィー



第一特集 純ガソリン車に愛を込めて／直列4気筒エンジン

直4搭載車ならではの人馬一体感

この特集の中では、もっとも排気量が小さい直4エンジンだが、「小さい＝つまらない」は当たらない。コンパクトなボディに搭載する直4だからこそ、自分でコントロールする歓びは大きくなるのだ。

文：加藤英昭（本誌）／写真：永元秀和、小平 寛、BMW ジャパン　TEXT Hideaki Kato　PHOTOS Hidekazu Nagamoto,Hiroshi Kodaira,BMW Japan

私が社会人となって初めて買ったクルマは、日産のS13シルビアK's だった。搭載されていたエンジンはSR20DETで、2L直4ターボは最高出力205psを発生。当時（1992年）、リッターあたり100psを超えるエンジンは優秀とされていた時代でもあって、そのパワーはまだ運転に自信がなかった自分にとってはちょっと持て余し気味だった。しかし、FR＋5速MTを駆使してワインディング路で走らせると、リアがちょっと流れただけでもドキドキしたものだ。それはそれはとても楽しくて、夜通し走っていたことがあったと記憶している。



2Lで421psだが、いわゆるドッカンターボではなく、低速域からトルクフルで、とても扱いやすいエンジンだ。



1.8Lでも300psを発生し、ワインディング路では痛快な走りを見せる。"じゃじゃ馬"を乗りこなした時は快感だ。

昔の思い出話が少し長くなってしまったが、今回、直4エンジンの原稿を書くことになって、このことを振り返らずにはいられなかった。というのも、ここで紹介するメルセデスAMG A 45 S 4マティック＋（以下、A45）の最高出力は、なんと421ps。約20年前のシルビアと比較するのはなんとも不適切かもしれないが、ほぼ同じ排気量で2倍以上のパワーを叩き出すということになる。これは私にとって実に感慨深い。では、このモンスターマシンに試乗した時の印象を報告しよう。

A45と初めて対面したのは、富士スピードウェイのパドックだった。ベースはメルセデスベンツのコンパクトカーであるAクラスだが、その試乗車は並々ならぬ〝威圧感〟を放っていた。いや、クルマが威圧していたのではなく、ただ私が、400psオーバーのクルマに乗るという緊張感から威圧されていただけなのかもしれない。

この2L直4ターボエンジン「M139」は、コンプレッサーとタービンのシャフトに、AMG GT4に使われているローラーベアリングを採用。またピストンとシリンダーの間に特許技術のナノスライドのコーティングを施し、F1にも採用されている技術を投入して、2L4気筒エンジンとしては世界最高の最高出力421ps、最大トルク500Nmを発生する。

いよいよコースインするが、6つあるドライブモードは、もっとも過激（!?）な「レース」をチョイスする。まずは注目の加速だが、野太いエキゾーストノートと共にシートバックに背中をグッと押しつけられ、想像どおりの鋭いスタートダッシュを見せる。しかし、低速域からしっかりとトルクも出ていて、未完成のチューニングエンジンのような扱いにくさはない。

コーナーでは最初、「アンダーステアっぽいかな……」と思ったがこれは走らせ方が悪かったようだ。クリッピングポイントに着くちょっと前からアクセルペダルを踏み込むようにすると、4マティック＋はグイっと曲がりながら加速してくれることがわかった。

ちなみに富士スピードウェイでの最高速だが、1コーナー手前の看板で、260km／hをマークした。まさに世界最強の実力を証明してみせたと言っていい結果だ。

じゃじゃ馬ほど乗りこなす快感がたまらない

A45とともに直4の名機を搭載しているモデルとして紹介したい







メルセデスAMG A 45 S 4マティック+

「スリッパリー/コンフォート/スポーツ/スポーツプラス/レース/インディビジュアル」という6つのドライブモードを設定する。トランスミッションは8速DCT(AMGスピードシフト)を搭載。先進の安全運転支援システムを装備している。



ルノー メガーヌ R.S.トロフィー

試乗車はトローフィーの6速MTモデルだが、6速DCT(EDC)モデルも設定する。2021年1月の一部改良では、ナパレザー/アルカンタラステアリングを標準装備としたほか、アクティブバルブ付スポーツエキゾーストを採用する。



MINI JCW クラブマン/クロスオーバーの強心臓も直4の名機



MINI JCW クラブマン

MINI ジョンクーパーワークス(JCW)クラブマン/クロスオーバーは、強化クランクシャフトや専用ピストン&タービンなどハード面を新設計した2L直4ターボエンジンを搭載する。先代モデルより75ps/100Nm向上し、306ps/450Nmを発生して、0→100km/h加速性能はクラブマンが4.9秒、クロスオーバーが5.1秒を達成。また、最高速は250km/hまで高めており、サーキット走行も楽しめる圧倒的なハイパフォーマンスを実現している。

のが、ルノーのメガーヌR.S.トロフィー(以下、トロフィー)だ。A45に比べると300psと見劣りするかもしれないが、試乗してみると、むしろこちらの方がパワフルなんじゃないか……、と勘違いさせるほど元気だ。それは、フットワークも含めて、このクルマが“じゃじゃ馬”的な性格を持っていることも関係していると思われる。

トロフィーに搭載されているエンジンの排気量はA45より200cc小さい1.8Lで、ターボで過給する。タービンにはセラミックボールベアリングシステムを採用しており、応答性の向上を図っている。

では、トロフィーにワインディング路で試乗した印象をお伝えすると、“痛快”のひと言に尽きる。まずは加速感がとても気持ちいい。1.8Lとは思えないほど1460kgのボディを加速させてくれる。最高出力300ps/最大トルク400Nmでも十分に速くて楽しい。

しかし、このクルマの真骨頂はコーナリングだ。「所詮FFでしょ!?」と言うなかれ。悪しきFFらしさは微塵も感じさせず、うまく躾けられた4コントロールのおかげもあって、ドライバーの意のままに曲がってくれる。ただ、わだちにハンドルを取られやすいので、運転には緊張感が伴うが、まあ、そのくらいじゃじゃ馬を乗りこなす方が楽しいとも言える。

こうして直4でもワクワクできるエンジンは存在する。むしろコンパクトなクルマに搭載する直4だからこそ、人馬一体でコントロールする楽しさがあるのだ。

主要諸元	メルセデスAMG A 45 S 4マティック+	ルノー メガーヌ R.S.トロフィーMT
●Engine		
型式	M139	M5P
種類	直4DOHCターボ	直4DOHCターボ
総排気量 cc	1991	1798
ボア×ストローク mm	83.0×92.0	79.7×90.1
圧縮比	9.0	—
最高出力 kW(ps)/rpm	310(421)/6750	221(300)/6000
最大トルク Nm(kgm)/rpm	500(51.0)/5000-5250	400(40.8)/3200
燃料・タンク容量 L	プレミアム・51	プレミアム・47
WLTCモード燃費 km/L	11.4	12.2
CO_2排出量 g/km	204	190
●Dimension&Weight		
全長×全幅×全高 mm	4445×1850×1410	4410×1875×1465
ホイールベース mm	2730	2670
トレッド 前/後 mm	1560/1560	1620/1600
車両重量 kg	1640	1460
最小回転半径 m	5.4	5.2
●Chassis		
駆動方式	4WD	FF
トランスミッション	8速DCT	6速MT
変速比 1/2/3	15.94/11.18/7.34	3.076/1.947/1.387
4/5/6	5.15/3.74/2.93	1.026/0.815/0.673
7/8/R	2.29/1.81/13.39	-/-/3.230
最終減速比	—	4.187
ステアリング形式	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ストラット	ストラット
後	マルチリンク	トーションビーム
ブレーキ 前/後	Vディスク/Vディスク	Vディスク/ディスク
タイヤサイズ	245/35R19	245/35R19
●Price		
車両価格	8,240,000円	4,940,000円



第一特集 純ガソリン車に愛を込めて

ハイパフォーマンスエンジンへの希望と期待

グローバルでクルマの電動化が進む中、一方で素晴らしい純粋な内燃機関（ICE）に出会うと感動すら覚えてしまう。そんなガソリンエンジン車の特集を組んだがそのテーマの裏にあるのは、いつまでも乗っていたい、残したい、である。

文：千葉知充（本誌）／写真：井上雅行 TEXT Tomomitsu Chiba(MM) PHOTOS Masayuki Inoue

純内燃機関（ピュアICE）「ガソリンエンジン車」特集はいかがでしたか。

次号の特集や企画などを決める編集会議の席上では、編集部員それぞれが取材、試乗したクルマの印象を語りつつ、それがどれほど良かったかのかといった印象を話合うことがよくある。それが企画決定のきっかけになることもあるからだ。そうした時によく遡上にのせるのが、この第一特集でとりあげた、12気筒や10気筒、8気筒、6気筒、4気筒といったエンジンたちなのである。

今回の特集では、ピュアICEに限って取り上げた。もちろんプラグインハイブリッド（PHEV）やマイルドハイブリッド（MHEV）、ディーゼルエンジンにも素晴らしいエンジン車があるのは承知しているが、それはまたの機会にして、電動化されていないガソリンエンジンに絞らせてもらい特集したのである。

テーマの中にあるのは、これからもずっと残って欲しいエンジン。そしてそのエンジンを搭載した最新モデルを中心にセレクトした。エンジンは、単体の魅力もさることながら、それがクルマ（ボディ）と組み合わされることで化学反応を起こし、素晴らしいクルマになる。つまりエンジン単体の魅力ではなく、クルマと一体になった時に完成形になるのである。

そのどれもが、私たちを魅了してくれたエンジンとクルマたちばかりである。運転していて、または走らせて幸福度や満足度が高いものを選んだつもりなので、読者のみなさんも機会があればその素晴らしさを味わって欲しい。

エンジンやエンジン搭載車を選び切れない場面もあったが、そこはなんとか折り合いをつけこのような特集になったのだ。



メインとこの写真はともにフェラーリSF90ストラダーレのもの。

このような特集を組んだからと言って、本誌は電動化を否定しているわけではない。むしろ歓迎している。電動化されることでクルマが、そしてこれらの素晴らしいエンジンが今後も作り続けられ、クルマの魅力がさらに上がることは大歓迎なのである。

ICEを積まないBEV化も拒否していない。つまりは、選択肢として純ICE車も電動化されたクルマもエンジンを搭載しないピュアEVもFCEVもあらゆる選択肢があってしかるべきだろう。ICEは反対、BEVは賛成という偏った考えではクルマは今後生き残れないだろう。あらゆる選択肢を排除してはいけない。

もしかしたら次は、「PHEVに愛を込めて」という特集を組むかもしれないしBEVへの愛を語るかもしれない。その時は、また全力で愛を語らせてもらうつもりである。大の大人が愛だの恋だの語るな、と思われる読者もいるかもしれないが、好きなものへの愛情を語らないことほどつまらない人生はない。

本誌は、クルマにこれからも期待を込め、そして愛を注ぎ続けるつもりだ。

第二特集

ちょっと注目しておきたい 最新SUV 7モデル

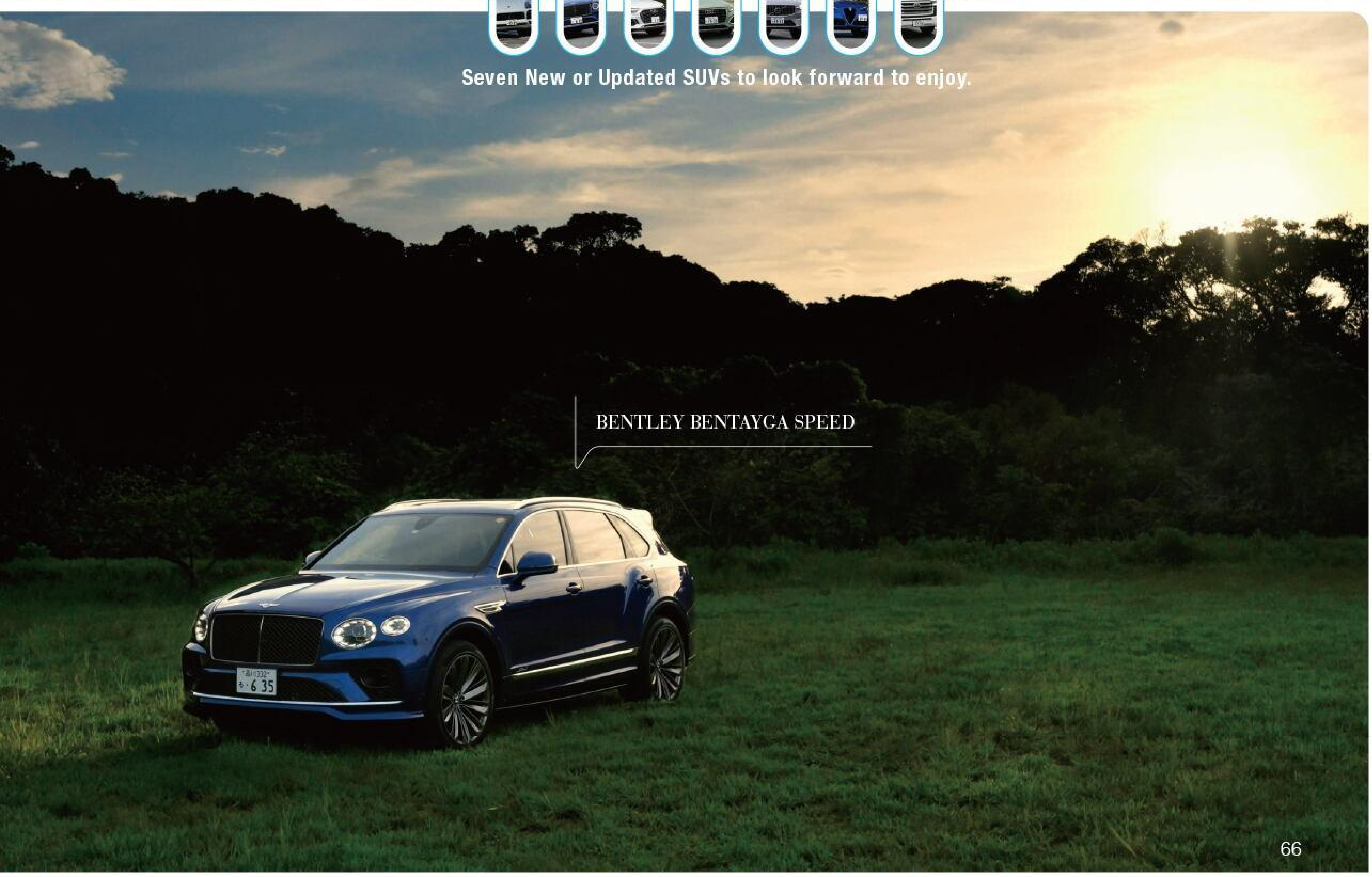
Seven New or Updated SUVs to look forward to enjoy.

いまも、続々とニューモデルや改良モデルが投入されるSUV。それは、ユーザーからの関心が高くてマーケットに勢いがあるからだ。活発な動きが頼もしいSUVの中で、本誌がぜひ目に留めてもらいたいと考える7車をここではピックアップ。存在感、スタイリング、機能性、伝統。それぞれの個性とSUVならではの持ち味を取り上げてみたい。



AUDI Q5 SPORTBACK 1st EDITION





BENTLEY BENTAYGA SPEED





CONTENTS 「これ、どんなクルマ?」







PART 1

PORSCHE CAYENNE E HYBRID COUPE

ポルシェ カイエン Eハイブリッド クーペ

ポルシェのベーシックな SUV+PHEV

ちょっと注目しておきたい 最新SUV 7モデル



プレミアムSUVの中で早くからプラグインハイブリッド（PHEV）化してきたポルシェ カイエン。世代を重ねるごとに着実に進化も遂げている。そこで現行カイエン Eハイブリッドを連れ出しロングドライブに行ってきた。長距離を走ることでわかったこのクルマの魅力を報告する。

文：千葉知充（本誌）／写真：永元秀和 TEXT Tomomitsu Chiba(MM) PHOTOS Hidekazu Nagamoto

ポルシェは、クルマの電動化に積極的なメーカーである。自身初のピュアEV、タイカンではポルシェらしい姿カタチと走りに魅了された。さらに遡れば、プラグインハイブリッド（PHEV）の展開も積極的で、スポーツセダンのパナメーラやSUVのカイエンには、かなり前からPHEVをラインナップしている。電動化は、ポルシェらしさを増幅させる装置でもあるのだ。

スポーツカーメーカーとして責任と生き残り、そして他との差別化、圧倒的なパフォーマンスの発揮などを考え電動化に取り組んでいると言えるだろう。つまり電動化は、ポルシェにとって重要なストラテジーなのである。だからこそ、カイエンやパナメーラに数種類のPHEVをラインナップしているのだ。これは他ブランドにはない異例なことなのである。

まずはカイエンのPHEVのラインナップを整理したい。SUV、クーペボディともに用意されるのがEハイブリッド、ターボS Eハイブリッドの2モデルである。

これらの違いは搭載するエンジンで前者が最高出力340ps／最大トルク450Nmを発生する3L V6ターボ、後者が最高出力550ps／最大トルク770Nmを発生する4L V8ツインターボとなる。電気モーターはどちらも同じもので最高出力136ps、



大幅な進化が感じられるポルシェの電動化。

最大トルク400Nmを発生する。ちなみにシステム合計では、Eハイブリッドが最高出力462ps／最大トルク700Nm、ターボS Eハイブリッドは680ps／900Nmとなる。ちなみにEハイブリッドというグレード名は、PHEVを指している。

搭載されるリチウムイオンバッテリー容量は、17・9kWh。満充電でのEV走行可能距離は54－55km（NEDCモード）となる。対応するのは普通充電のみだ。

充電機に繋がなくても走りながら充電はできる

さて、試乗したのは、このうちのひとつ、Eハイブリッド クーペである。エクステリアカラーはキャララホワイトメタリック、インテリアカラーはトリュフブラウンという組み合わせだ。オプションのブラックカラーのスポーツテールパイプや21インチカイエンエクスクルーシブデザインホイール、ブラック塗装仕上げのスポーツデザインパッケージなどの効果もあり、もともとスポーティな雰囲気を持つカイエンがより精悍な表情になっている。

今回は、総移動距離が約800kmにわたるテストドライブを行った。それは長距離&長時間、カイエン Eハイブリッド クーペと過ごすことで見えてくることもあると思ったからである。残念ながら



PHEVで味わうことができるポルシェらしいダイナミックな走り。

試乗車はオプションのエアサスペンション装着車。最低地上高は標準時190mm、ハイレベルで245mmとなる。リアアクスルステアリング（オプション）も装備する。

オフロードの走行パフォーマンスを試すことはできなかったが、それ以外は一般道、高速道路、ワインディングロード、ショートサーキットを走り、Eハイブリッドクーペの実力をあますところなく確認することができた。

まずは編集部でフル充電してスタート。モーターによるPHEV独特な走行フィールは、いつ運転してもとても気持ちがいい。ガソリンを使っていないという意識が働いていることもあるからなのかもしれない。それでも電力はいつかはなくなるが、このEハイブリッドクーペには、チャージモード（エンジンで発電しバッテリーに充電するモード）が用意されているので、バッテリーマネジメントを簡単に設計することができる。たとえば高速道路をこのモードで移動しつつ、一般道に降りたら、EV走行するというような使い方が可能なのである。

4・9mを超える大柄なボディだが、その大きさを感じさせないのはオプションのリアアクスルステアリングの効果だろう。小回り性能は都内の狭い道での移動で威力を発揮してくれた。もうひと回り小柄なクーペSUVのマカンがあるが、このリアアクスルステアリングがあれば、カイエンの機動力はかなり高くなる。ただし駐車場などは選ぶことが必要だが。

マカンとは違いカイエンには、PHEVが用意されていることが魅力のひとつだ。ちなみに次期型マカンはBEVになるというが、ここでもやはりポルシェの積極的な電動化戦略がうかがえる。

さらに加えれば、市街地での乗り心地はプレミアムSUVを謳うに相応しい快適なものであった。荒れた路面があってもその衝撃を乗員にほとんど伝えてこない。大きなギャップの乗り越えた時に振動もすぐに収まる。このあたりはアダプティブエアサスペンション（オプション）の効果も感じられた。とくにEV走行時は、さらにしなやかな乗り心地になりノイズも伝えてこないので、とてもリラックスできる空間になっている。



スポーツクロノパッケージは標準装備。走行中に充電できるチャージモードも用意する。

本気になればポルシェの名に相応しい走りが味わえる

高速道路で威力を発揮したのが運転支援機能である。アダプティブクルーズコントロールの動作はとても自然で、先行車とまるでコミュニケーションでも取っているかのような追従ぶりである。さらにレーンチェンジアシストやレーンキープアシスト（オプション）の合わせ技で長距離移動は実に快適、座り心地のいいシートの効果もあり、疲労が少なかった。



基本的には円形5眼メーターだが、右側2つは地図表示など多彩な表示が可能。



ドライビングモードの選択、シート関連のスイッチなどはここに集約されている。



4灯式デイタイムライトは最新のポルシェのアイコン。LEDヘッドライトは標準装備されている。



搭載するのはアルミニウム製シリンダーヘッドやエンジンブロックを採用する3L V6ターボエンジン。これにモーターを組み合わせる。



フロント6ピストン、リア4ピストンのアルミニウム製モノブロック。アシッドグリーンのブレーキキャリパーはPHEVである証となる。



リアシートも快適。窮屈さは感じられない。インテリアカラーはオプションのトリュフブラウン。



フロントシートに装備されるのはメモリ機能付14way電動コンフォートシート（オプション）。



バッテリー容量は17.9kWh。135km/hまでEV走行が可能となる。普通充電に対応し、4.5mの充電ケーブルも付属する。

ワインディングロードやショートサーキットにも持ち込んだ。そこではEハイブリッド クーペは、EVドライブ時とはまったく違う別の顔を見せてくれた。「本気で走ればこんなに速い！」と改めて確認したのである。

アクセルペダルを深く踏み込むと、V6ターボエンジンが勇ましく作動し駆け抜けるのだが、このあたりのパフォーマンスは実にポルシェらしい。いやポルシェそのものと言えるものだ。

自動車検査証で確認したところ、前軸重は1300㎏、後軸重が1180㎏。前後重量配分は52：48とややフロントが重いがそれでもこうしたモデルの中では最適な重量配分に近く、そのメリットは市街地ではわからないこうした速度域で威力を発揮する。さすがに高速域でのコーナリングは姿勢変化も大きいが、だからといって不安を覚えるようなことはなく、すべての動作が安定していた。装備される電子デバイスがとてもいい仕事をしているようである。

カイエン Eハイブリッド クーペは、長く付き合うほど、とても奥が深いことがわかる。バッテリーへの電気の貯め方、使い方、そしてV6エンジンでの走りなどエンジンとモーターというふたつの動力をどのようにマネジメントして走らせるのか、ということだけでもいくつかパターンがあり、それを走行シーンに合わせることも考えるとそれぞれで違った世界観での走りが味わえるのである。

姿カタチが美しいだけではない。カイエン Eハイブリッド クーペは、ポルシェの名に相応しい性能を備えながら、いまも進化を続けているPHEVなのだ。

主要諸元	カイエン Eハイブリッド クーペ
●Engine	
型式	DCB-EAL
種類	V6DOHCターボ+モーター
総排気量 cc	2995
ボア×ストローク mm	84.5×89.0
圧縮比	11.2
最高出力 kW(ps)/rpm	250(340)/5300-6400
最大トルク Nm(kgm)/rpm	450(45.9)/1340-5300
燃料・タンク容量 L	プレミアム・75
●Motor&Battery	
バッテリー容量 kWh	17.9
最高出力 kW(ps)	100(136)
最大トルク Nm(kgm)	400
システム最高出力 kW(ps)	340(462)
システム最大トルク Nm	700(71.4)
EV走行可能距離（NEDC）	54-55
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4931×1983×1676
ホイールベース mm	2895
車両重量 kg	2480
ラケッジルーム容量 L	500/1440
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	8速AT（ティプトロニックS）
変速比 1/2/3	4.71/3.14/2.11
4/5/6	1.67/1.29/1.00
7/8/R	0.84/0.67/3.32
最終減速比	3.21
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	マルチリンク
後	マルチリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ 前	275/45R20
後	305/40R20
●Price	
車両価格	13,600,000円



PART 2

BENTLEY BENTAYGA SPEED

ベントレー ベンテイガ スピード

トップモデルの存在理由

ちょっと注目しておきたい 最新SUV 7モデル

いま、12気筒エンジンを搭載するSUVの双璧として強固な存在感を誇るベンテイガ。ラインナップにはV8エンジン搭載モデルも用意され、普遍性という意味ではそちらに分がある。では、なぜトップモデルとしてこの“スピード”が揃えられているのか。その価値観を実感してみた。

文：渡辺敏史 ／ 写真：小平 寛 TEXT Toshifumi Watanabe PHOTOS Takashi Akamatsu

12気筒エンジンならではの動的質感。

ハイブランドが手掛けるSUVの先駆けとなった存在、それがベントレーのベンテイガである。

2015年秋に登場して以来、バリエーション追加とともに細かな熟成を重ねてきたが、20年夏には初めてとなるビッグマイナーチェンジが施された。

エクステリアは、最新世代のコンチネンタルGTやフライングスパーと同じランゲージが用いられ、フロントまわりはグリルの立体感を高めたシェイプとなり、クリスタルカット調のテクスチャーが加えられたヘッドライトが配される。リアではゲートまわりのデザインを一新、アーモンドシェイプのテールライトは、一瞥で新型とわかるポイントとなった。

エクステリア以上に手の込んだ変更を加えられているのが、インテリアだ。スマートフォンとの親和性を高めた新しいインフォテインメントシステムに対応する10.9インチタッチパネルスクリーンは、デジタル化されたメーターパネルと近接した高さでセンターコンソールに収められるため、その上に配されるエアベントはウイングエンブレムとシンクロしたデザインに変更、伝統のブルズアイベントは左右端に配される。

また、シートも設計が変更されて新しい骨格やフォームを採用。後席のニースペースが最大100mm拡大されたほか、オプションで



後席独立４人乗りや３列７人乗りなどのシートレイアウトが選べるようになっている。これに合わせて、ドアトリムのデザインも全面的に変更された。

W12が必要となる理由はそれ独自の感触があるから

いま、ベンテイガに用意されるパワートレーンのバリエーションは３種類。４Ｌ Ｖ８ツインターボ、６Ｌ W12ツインターボ、そして21年の年末〜22年の年頭にかけて日本上陸が予定されている３Ｌ Ｖ６ターボ＋モーターのプラグインハイブリッドだ。

現在の販売的主力になっている４Ｌ Ｖ８エンジンは、ポルシェが開発を主導したユニットで、同門のランボルギーニやアウディも独自のチューニングを加えたものを搭載している。２基のタービンを90度のＶバンク間に置くホットＶレイアウトを採用しており、ベンテイガ用のユニットは５５０ps／７７０Ｎｍを発生。０→１００km／ｈ加速４・５秒、最高速度は２９０km／ｈをマークする。

対する６Ｌ W12は、フォルクスワーゲングループの総帥としてマルチブランド化とともに各々の成長を成し遂げたカーガイ、フェルディナント・ピエヒ氏の長年の夢の結晶だ。新世代ベントレーの主力ユニットとして花開いたそれは２０１８年、アウディＡ８のフ

ズシッとした手応えと“絹ごし”のように滑らかな加速。



堂々たる体躯を滑らかに変化させながら、極めてスムーズに走り抜けていく。その重厚かつ快適で、何より心地よい走行感覚は“スピード”ならではのテイストだ。

ルモデルチェンジを機に、大幅に手が加えられている。

ツインターボ化によるアウトプットは635ps／900Nmに達し、0→100km／h加速は3・9秒、最高速度は306km／hを誇る。その最高速度はランボルギーニ ウルスよりも1km／h速く、それをもってベンテイガは世界最速のSUVを謳う。

ちなみに現在はアウディA8のW12搭載モデルは本国でもディスコンになっており、狭角V6を片バンクとするこの極めてユニークな12気筒ユニットは、ベントレーのみに与えられるものとなった。

試乗モデルはそのW12を搭載した〝ベンテイガ スピード〟。当然ながらもっとも高額なグレードとなる。内装にコントラストステッチやパールフェイスの時計など加飾系のオプションも与えられているが、基本的な設えは標準仕様だ。

その豪華さは言わずもがなだが時とともに、見た目が華美であることよりも、各々のマテリアルが本物であり上質であることが彼らの真の世界観であることが伝わってくる。シートやインテリア表皮の香りや鞣（なめ）しの肌触り、手に触れるとひんやりとした感触が伝わるエアベントなど、五感に染みる〝いいもの感〟に囲まれる心地良さはなんとも離れがたい。

パイプオルガンで音色を調律するノブの〝ストップ〟を模したという風量調節レバーの操作感などは、触感をもってベントレーらしさをアピールするためのディテールとして、自らが意識して継承しているだろうことを理解できる。

思うがままに味わう荘厳さこそ他に代えられない妙味

W12エンジンを搭載するベンテイガの存在感は、その始動時からしてすでに独特。〝クルルッ〟という軽いセルモーターの作動音とともに〝シュワン〟と目覚めるエンジンは、世界最速の称号を持つものだとはにわかに思えないほどジェントルであり、対すればV8モデルの方が猛々しい。

走り始めての感触はやはり重厚さが先に立つ感じで、このあたりもV8モデルとはフィーリングを異にするところである。ただし、そのズシッとした手応えは、決してネガティブな印象ではない。

鼻先でシューンと静かに回るW12モデルからは、右足へわずかに力を込めるだけで、キックダウンもなしに欲しい加速を意のままに引き出せる。しかも、その加速の質は粒立ちが実に細かくて〝絹ごし〟のような滑らかさだ。

それは曲がっても然りで、V8モデルは初手からキビキビと応答する軽快感が押し出されているのに対して、W12モデルは据わりの良さや心地良い粘りが表現されているように窺える。

数値化すればその違いは可視化されるものの、体感的な速い遅いの話をすれば大差は感じられないこのふたつのエンジンをどう使い分けるか。その点において、ベントレーはあえて走りの動的質感でこのような差別化を図ってきたのだろう。ゆえに運動性能、とくにアジリティを重視するならば、V8エンジン搭載モデルの方に分があることは間違いない。

さりとて、W12モデルでもライントレース性はすこぶる正確で、旋回姿勢にも不安はまったくない。70：30～15：85の範囲で自在に前後駆動配分を制御する4WD

スピードの標準的な設え。もちろん、希望すればあらゆる仕様のオーダーも可能である。





2020年の大幅マイナーチェンジにより、リアまわりのデザインもリフレッシュされた。テールライトの造形もクラシックなものとなってひと目で識別ができる。



SUVとして積載能力も十分。5シーターで後席標準状態で484L、最大では1774Lの積載容量となる。



空調吹き出し口の風量調節ノブ。押し込むとストップ、引き具合で開度が調節できる絶妙の操作感だ。



同門だけでなくハイエンドプレミアム界におけるベントレーの意義を理解できるのがW12エンジンの存在。



前後4座のシートバックに入るSpeedの刺繍は、ベントレーロゴへの変更も可能。



インテリアには、アルカンタラ素材をふんだんに用いる。座り心地はとても快適。

主要諸元	ベンテイガ スピード
●Engine	
型式	DDB
種類	W12DOHCツインターボ
総排気量 cc	5950
ボア×ストローク mm	84.0×89.5
圧縮比	10.5
最高出力 kW(ps)/rpm	467(635)/5000-5750
最大トルク Nm(kgm)/rpm	900(91.8)/1500-5000
燃料・タンク容量 L	プレミアム・85
WLTPモード燃費 km/L	6.9
CO_2排出量 g/km	325
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	5144×1998×1742
ホイールベース mm	2995
トレッド 前／後 mm	1689/1707
車両重量 kg ※	2508
最小回転サークル m	12.4
ラゲッジルーム容量 L	484/1774
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	8速AT
変速比 1/2/3	4.71/3.14/2.10
4/5/6	1.67/1.29/1.00
7/8	0.839/0.667
最終減速比	2.85
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ 前	Vディスク
後	Vディスク
タイヤサイズ	285/40R22
●Price	
車両価格	33,450,000円





センターコンソールに配置されるドライブモードダイヤル。その中央部にあるボタンがエンジンスタート／ストップのスイッチだ。

システムや、48Vシステムの高電圧により素早く自然なロールコントロールを実現したベントレーダイナミックライドも、効果的な役割を果たしているのだろう。

そして、これらのデバイスを統合制御しながら、常に最適な運転環境へと導いてくれるのが、ドライブモードセレクターに用意された"B"モードだ。

難しいことはクルマにまかせて、天候も環境も気にすることなく12気筒の荘厳なフィーリングを思うがままに味わい尽くせる、それがベンテイガスピードの妙味なのだろう。クルマのパワートレーンといえば"電動化"が喧（かまびす）しい昨今である。内燃機を回し続ける機会にリミットも見え始めたいま、その金字塔たるW12の体験は、何ものにも代えがたい時となるだろう。



PART 3

AUDI Q5 SPORTBACK 1st edition

アウディ Q5 スポーツバック ファーストエディション

SUVクーペの新機軸

ちょっと注目しておきたい 最新SUV 7モデル

アウディの人気SUV「Q5」に美しいクーペボディを与えられた「Q5 スポーツバック」が追加され、この秋から日本でもデリバリーが始まった。スタイルだけでなく、走りと実用性にも妥協がないモデルに仕上がっていた。

文：こもだきよし／写真：小平 寛 TEXT Kyoshi Komoda PHOTOS Hiroshi Kodaira

アウディQ5スポーツバックと聞くと以前からラインナップされていたように耳に馴染む響きだが、実は2021年の夏に新発売されたばかり。

アウディのQシリーズはSUVを意味し、その数字は、ほぼボディの大きさを表す。現在Q2、Q3、Q4、Q5、Q7、Q8と揃っている。クーペスタイルのスポーツバックはQ3とQ4 eトロンに存在していたが今回Q5にも加わったのだ。ちなみにQ8もクーペスタイルだがQ7スポーツバックとは呼ばず、独自のエクステリアデザインで存在感を示している。

優雅なシルエットを持つクーペスタイルのSUVは人気がある。その証拠に、スポーツバックとハッチバックが存在するQ3の場合、60：40の割合でスポーツバックの売れ行きが良いそうだ。

乗り降りで腰をかがめる必要がないので楽、アイポイントが高く見通しが良いのでドライブが楽しい、ラゲッジルームも広いなどSUVの人気の秘密はたくさんある。そこに四角い形からリアウインドウが大きく傾斜したクーペスタイルになったものだから、カッコ良さが加わってさらに人気が高まっているということだろう。

Q5スポーツバックには、2種類のエンジンが用意されている。Q5スポーツバック クワトロは2L直4インタークーラー付き



スタイルと実用性の融合は、まさに才色兼備。

ディーゼルターボエンジンで、最高出力150kW（204ps）、最大トルク400Nmを発生する。

もうひとつはガソリンエンジンでSQ5スポーツバックに搭載される。3L V6ガソリンターボから最高出力260kW（354ps）、最大トルク500Nmを発生する。SQの名に相応しくパワーもトルクも増加している。

ディーゼルのSラインをベースに先進装備を充実

今回試乗したのは230台の限定車で、Q5スポーツバックファーストエディションと呼ばれる、40 TDI Sラインをベースにしたモデルである。

限定車用の装備品はたくさんある。5セグメントスポークデザインコントラストグレーポリッシュドの20インチアルミホイールを装備し、マトリクスOLED（有機LED）のリアライトも採用、上品な中にもちょっと目を惹くエクステリアになっている。

室内では、シートクッションとバックレストにダイヤモンドステッチを施したファインナッパレザーシートが、極上の空間を創り出している。サスペンションでは電子制御による連続可変ダンパーを採用している。

試乗車のインテリアはブラックを基調とした落ち着いた雰囲気である。シートはもちろん、ドアの

美しいボディとSUVの実用性、爽快な走りの完全バランスを実現。



全長4685×全幅1900mm×全高1600mm、車両重量は1900kgを超える立派なボディだが、その走りは驚くほど軽やかだった。



シートヒーター付きの後席は足もと、頭上ともに広い。後席用のエアコン操作パネルも備えられている。



1stエディションのフロントシートには、ファインナッパレザーを使ったスポーツシートが標準装備される。



2L直4ディーゼルターボエンジンにベルト駆動式オルタネータを備えたMHEVユニットを搭載する。

内張り、ダッシュボードなどの仕上がりも美しく、豪華に見えるのはいつものアウディと同じだ。

ダッシュボードのセンターには10・1インチのディズプレイが立ち、ハンドルの前にメータークラスターというノーマルなレイアウトであるが、ダッシュ上面とボンネットの上面がツライチになるようにデザインされているから、前方はとてもスッキリとしていて視界が開けている。

走り出しは実に軽やか BASは快適な走りに貢献

走り出した時に約1・9トンのクルマとは思えない軽快さを感じる。それはパワートレーンとハンドリングの両方の印象だ。

さすがに1750rpmから400Nmものトルクを絞り出せるディーゼルエンジンだからということもあるが、12Vのリチウムイオンバッテリーを用いたBAS(ベルト駆動式オルタネータースターター)によるMHEV(マイルドハイブリッドシステム)がアクセルペダルの踏み始めの立ち上がりトルクを助けてくれている効果もあるだろう。

さらにBASの良さはアイドリングストップから再始動するときにショックや音がほとんどないことだ。抵抗なくスルッとエンジンがかかる。これによってアクセルオフによるコースティング状態で

荷室容量は5名乗車時で510L。この数値は「Q5」と比べて−10Lの減少でしかない。5名乗車時は1480Lまで拡大するのでSUVとしての実用性は十分だ。



インパネはディスプレイなどの視認系とスイッチ類の操作系を明確に区分けして配置することで、機能性を高めている。インフォテインメントはMIB3となった。





ルーフラインが美しい。1stエディションに採用されるマトリクスOLEDリアコンビネーションライトは後続車との距離が近くなるとより強く発光して注意を促す。



255/45R20という扁平タイヤが標準装備されるが、ゴツゴツ感は皆無で、乗り心地はとても良い。

エンジンが停止していても、アクセルオンにしてからエンジンがかかって再加速するまでの時間も短くできる。

BASのおかげで素早くエンジンを目覚めさせることと、こまめにエンジンを止めることができ、燃費に大きく貢献している。

燃費に貢献しているのは7速Sトロニックトランスミッションと組み合わさせるAWDクラッチ付きクワトロシステムの進化もある。力を必要としていない時にシステムがAWD走行を不要と判断すると自動的にAWDクラッチによりプロペラシャフトを、さらにリアデファレンシャル内のデカップリングクラッチによりリアドライブシャフトをそれぞれ切り離すことで、前輪のみを駆動するFWDにもすることが可能なのだ。

低回転から太いトルクを発揮し、BASの助けもあって走りが軽快なことがわかったが、ハンドリングも操舵角に忠実なヨーが出るから軽快で楽しいドライビングができる。

ちょっと軽めのハンドルの応答性は、ボディのロールが小さいこともあって小舵角からリニアな反応で扱いやすい。コーナリング状態に入るときに綺麗にライントレースしてくれる。さらに深く曲がり込んでいるコーナーでは切り増しにうまく追従してくれるから軽快さと安心感が生まれる。

高速道路での静粛性は非常に優秀だ。100km/hでのエンジン回転数は1500rpmで、これは車内ではエンジン音は聞こえないレベル。ディーゼルエンジンはうるさい!という時代は終わり、ディーゼルエンジンは静かなのが当たり前になった。アイドリング時に窓を開けると小さくゴロゴロ音が聞こえ、フィルムを挟んだ遮音ガラスの効果が大きいことがわかる。このガラスは遮音だけでなく遮熱効果も期待できる。ドアのウエザーストリップもボディ側とドア側に2重にレイアウトされているから、これによる遮音効果もある。さらにドアを閉めたときの「バスッ」という音も良くするために効果を発揮している。

Q5スポーツバックはQ5ハッチバックと比べ、外見ほど室内は狭くない。というよりハッチバックとほぼ変わらないと言ってもいい居住空間とラゲッジスペースが確保されている。具体的には後席のヘッドクリアランスが16㎜低いだけだ。

SUVの魅力とクーペスタイルのカッコ良さをデメリットなしで享受できるQ5スポーツバックは、改めて魅力的だと思った。

主要諸元	Q5 スポーツバック 1st エディション
●Engine	
原動機型式	DTP
種類	直4DOHCディーゼルターボ
総排気量 cc	1968
ボア×ストローク mm	81.0×95.5
圧縮比	15.5
最高出力 kW(ps)/rpm	150(204)/3800 - 4200
最大トルク Nm(kgm)/rpm	400(40.8)/1750 - 3250
燃料・タンク容量 L	軽油・70
WLTCモード燃費 km/L	14.5
CO_2排出量 g/km	178
●Demensions&Weiht	
全長×全幅×全高 mm	4695×1900×1660
ホイールベース mm	2825
トレッド 前／後 mm	1620/1610
車両重量 kg	1920
最小回転半径 m	5.5
ラケッジルーム容量 L	510/1480
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	7速DCT(Sトロニック)
変速比 1/2/3	3.187/2.190/1.517
4/5/6	1.057/0.738/0.507
7/R	0.385/2.750
減速比	前5.300／後5.300
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	5リンク
後	5リンク
ブレーキ 前／後	ディスク／ディスク
タイヤサイズ	255/45R20
●Price	
車両価格	8,370,000円



シャープなスタイリングと大人っぽさ。

マイナーチェンジが施された新型アウディQ2。その大きなトピックは、フェイスリフトが行われたこと、そして日本に導入されるモデルが絞り込まれて導入されたこと、パワーユニットが変更されたこと、といえるだろう。

2021年の2月に導入が発表されたというのに、実はお目にかかるのは初めて。写真で見ただけの時には、正直に白状すれば〝地味めなフェイスリフトだな〟と感じていたところもあった。が、実車を前にすると、従来のモデルからだいぶ印象が変わってるように感じられる。

シングルフレームグリルをわずかに大型化して存在感を強め、ある年齢層以上の世代にはちょっとした説得力になりそうな、スポーツクワトロを思わせる3分割のスリットをボンネット先端に設けたこと、さらにはフロントのヘッドランプ下とリアバンパーに5角形をモチーフとした立体的なアクセントを加えたことなどで、全体的にシャープさを増しているのだ。

Q2のスタイリングには、最初に見た時からアウディにしては面の構成が多彩なエッジの効いてるデザインだと感じていたが、それにはこの新しいディテールの方が似合っているかも知れない、とすら思えた。

それでも決して悪目立ちしないところがアウディらしいところで、



PART 4

AUDI Q2 35 TFSI ADVANCED

アウディ Q2 35 TFSI アドバンスド

熟成が進んだプレミアムコンパクト

ちょっと注目しておきたい 最新SUV 7モデル



プレミアムコンパクトSUVという新たなジャンルを確立し、SUV市場に新風を吹き込んだアウディQ2。4年ぶりの大幅刷新で変わったところとは？

文：嶋田智之／写真：永元秀和 TEXT Tomoyuki Shimada PHOTOS Hidekazu Nagamoto

試乗車がまとっていた新色のアップルグリーンメタリックは、写真で見るより遙かに深みがあってインプレッシブなカラーだというのに、どこかしっとりと大人っぽい。

ＳＵＶのラインナップの中にあってはもっとも小さく、エントリーモデルといえる存在でもあるが、変に若者に媚びたようなところがどこにも見当たらないことにも、好感が持てる。

プレミアム感漂う雰囲気のインテリア

逆にエントリーモデルであることをわずかながらも匂わせてしまっているのが、インテリアだ。全体的にはプレミアムコンパクトＳＵＶというに相応しい雰囲気を漂わせているとは思うが、外装の一部のプラスティック製パーツがプレミアム感を少々スポイルしている感がある。

そこをもっと上質なマテリアルに変えると値段に響くだろうことは想像に難くないし、気にならない人には全く気にならない範疇のお話かも知れないが、３９４万円スタートのクルマである。ちょっともったいない。またバーチャルコクピットなどを含む〝ナビゲーションパッケージ〟が29万円、アダプティブクルーズアシストやサイドアシストなどを含む〝コンビニエンス&アシスタンスパッケージ〟が21万円と、多くの人が欲し

コンパクトなシャシに1.5L直4ターボは気持ちいい走りを実現



ボディカラーはアウディ初となるアップルグリーンメタリックを含む新色5つを設定。アドバンスドにはシルバーのアンダーカバーが備わる。



ラゲッジスペースは405Lで、リアシートを倒せば最大で1050Lとなる。リアシートは60:40分割可倒式。



フロント同様に5角形のモチーフを取り入れたリアバンパー。リアディフューザーも新デザインとなった。



従来よりもわずかに下げられた8角形のシングルフレーム。先代モデルよりもシャープな印象になった。



タイヤサイズは215/55 R17で、17インチ5ダブルスポークデザインのアルミホイールを標準装備する。



エッジの効いた独特のデザインのドアパネル。Cピラーのブレードはボディカラーによって異なる。



ボンネット先端には往年のアウディ スポーツ クワトロのイメージを受け継ぐ3分割スリットを設ける。

いと感じるエクイップメントがオプションであることを考えると、価格が購入者を絞ってしまうところのあるクルマなのかもしれない、とも感じた。

1・5L 直4＋7速DCTに1本化されたパワートレーン

ただし、乗り味は素晴らしい。マイナーチェンジを機に、日本に導入されるモデルは1・5LのFFに一本化された。同じ〝35 TFSI〟を名乗りながらも、そのパワーユニットは1・4L直列4気筒ターボから1・5Lの直列4気筒ターボに変更された。

エンジンの型式が「DPC」で、最高出力が150ps／5000-6000rpm、最大トルクが250Nm／1500-3500rpmだから、おそらく同じく新型のゴルフ8に搭載されているものと基本は同じと見ていいだろう。

そしてゴルフ8と違ってこちらはマイルドハイブリッドのアシストを持たないわけだが、それでもまったく不満の感じられない走りを提供してくれたことに、実は軽く驚いた。

もちろんスポーツエンジンではないから途方もなく速いなんてことはないけれど、街中では発進直後から常に必要なだけのトルクを沸き立たせてくれて、力不足も緩慢さも感じさせない加速を見せてくれる。



フェイスリフトでインテリアはエアベントやシフトレバーのデザインなどが変更された。



搭載するエンジンは1.5L 直4ターボに統一された。これに7速Sトロニックが組み合わされる。力不足は感じさせない。



12.3インチと大型の液晶ディスプレイが採用されたアウディバーチャルコックピット。地図やナビ表示もできる。



スピードメーターとタコメーターを小さくし、車両情報なども表示が可能。操作はハンドルのスイッチでダイレクトに行える。

さらに、高速道路の本線への合流などで回転を上まで引っ張ってみると、メカニカルなサウンドを控えめに聴かせながら滑らかに吹けていき、速度も気持ちよく伸びていく。ゆったり巡航してる時に少しだけアクセルペダルを踏み込めば、必要な分の加速をしっかり上乗せできる。華を感じさせるところがあるわけじゃないけれど、この直4ターボはなかなか優秀なエンジンなのだ。

この1・5L直4ターボエンジンと熟成が進んだシャシとの組み合わせで走るワインディングロードも、望外に気持ちいいものだった。

トラベル長の豊かなサスペンションはそれなりの締まりを感じさせながらもたっぷりと伸び縮みし、荷重をコントロールするのが容易だ。ノーズの動きに重さを感じさせることなく、スッと頭からコーナーに入っていく印象。そこから先はしっかりとした粘り腰を見せながら、思いのほか鋭くコーナーをクリアして、そこそこに力強く立ちあがっていく。

その振る舞いは、とても最低地上高が210㎜もあるクルマとは思えないほど、とてもスポーティなもの。運転していて楽しさすら感じさせてくれるのは、アウディならではの哲学が生きてる証であろう。

この新型Q2は、安価なクルマだと言う気はないけれど、それだけのバリューはある。とかく日常生活へのマッチングのよさと扱いやすさばかりクローズアップされがちなコンパクトSUVのカテゴリーに、あなたがしっかりした彩りを求めたいのであれば、アウディQ2は十分検討に値するモデルだと僕は思う。

主要諸元	Q2 35 TFSI アドバンスド
●Engine	
型式	DPC
種類	直4DOHCターボ
総排気量 cc	1497
ボア×ストローク mm	74.5×85.9
圧縮比	10.5
最高出力 kW(ps)/rpm	110(150)/5000-6000
最大トルク Nm(kgm)/rpm	250(25.5)/1500-3500
燃料・タンク容量 L	プレミアム・50
WLTCモード燃費 km/L	15.8
CO2排出量 g/km	147
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4200×1795×1530
ホイールベース mm	2595
トレッド 前／後 mm	1545／1540
車両重量 kg	1340
最小回転半径 m	5.1
ラゲッジルーム容量 L	405
●Chassis	
駆動方式	FF
トランスミッション	7速DCT(Sトロニック)
変速比 1/2/3	3.500/2.086/1.342
4/5/6	0.933/0.973/0.777
7/R	0.653/3.722
最終減速比	4.800(1-4速)/3.428(5-7速)4.500(R)
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ストラット
後	トレーリングアーム
ブレーキ 前／後	Vディスク／ディスク
タイヤサイズ	215/55R17
●Price	
車両価格	3,940,000円



もうハンドルから手を離す必要はない。

ちょっと注目しておきたい　最新SUV 7モデル

PART 5 | VOLVO XC60 RECHARGE PLUG-IN HYBRID T8 AWD INSCRIPTION

ボルボXC60 リチャージプラグインハイブリッド T8 AWD インスクリプション

日本初のGoogle搭載車

ドライバーがハンドルから手を離さずにさまざまな機能を司る……まだ先の話だと思っていたが、ボルボXC60はGoogle搭載のインフォテインメントシステムを採用していち早くそれを実現した。

文：山本シンヤ／写真：村西一海　TEXT Shinya Yamamoto　PHOTOS Kazuumi Muranishi

2018年の登場以来、ボルボSUVシリーズの中核となっているXC60が、2021年9月に初のフェイスリフトを実施した。

外観はフロントグリル、フロント／リアバンパー、アルミホイールのデザイン変更、インテリアは新デザインのメーター表示の採用などでリフレッシュされたが、今回の目玉はそこではない。日本初となるGoogle（以下、グーグル）搭載の「新インフォテインメントシステム」の採用である。

昨今、コネクテッド……つながる技術が重要な役割を担うようになったが、ライバルのように個別にシステムを構築するよりも、圧倒的なシェアを誇るグーグルのシステムを活用した方がユーザーメリットは大きいと判断したのだろう。ここで勘違いしないでほしいのは、「スマホを介するのではなく、"クルマ本体にグーグルが搭載されている"という点である。

この新インフォテインメントシステムは、ナビゲーションシステム／音声操作システム／アプリケーションの機能を持つ「グーグル アプリ／サービス」と、緊急通報サービス／故障通報サービスなどの機能を持つ「テレマティックスサービス／ボルボ・カーズ・アプリ」で構成。今回はその中のナビゲーションシステムと、音声操作システム（※2021年末以降より利用可能予定）を中心にチェックしてみた。

グーグル搭載でさらに高まるオーナーのユーザビリティ

インパネセンターの縦型ディスプレイに表示される4つのブロックに分けられたメインメニュー画面は従来と同じように見えるが、デザインや操作ロジックは一新。一番上の「マップ」を押すとスマホでおなじみのグーグルマップの地図が現れる。インターフェイスはグーグルマップとまったく同じなので、一度でも使ったことのある人なら、操作は簡単だ。

リアバンパーの形状を変更してマフラー出口が外から見えなくなった。ホイールも新デザインに。





センターディスプレイの基本画面は新デザイン。音声操作が基本だが、フリックして手動で切り替えることもできる。


緊急通報や故障通報サービスを含むボルボ・カーズ・アプリも利用可能。


新インフォテインメントシステム採用に伴い、メーターパネル、センターディスプレイの画面デザインと機能を一新した。


駐車などの後退時の衝突を回避する「リア衝突回避・被害軽減ブレーキ」も新設定されている。


シートをはじめ、内装トリムは従来型と同じだが、新たに「先行車発進通知機能」が採用された。



おなじみのGoogleマップもスマホを接続するのではなく、直接音声（もしくはタッチ）で操作できるようになる。

従来モデルでもスマホをつなげば〝Android Auto〟や〝Apple CarPlay〟の操作はできたが、それはあくまでスマホをつなげることができるだけの話。機能の限定、画面サイズの制約、GPSが補足できない場所（トンネルなど）で使えないなどの欠点があった。それらの問題が車載用になったことで解決しているところが重要だ。

目的地設定はタッチ操作でも可能だが、基本は「OK グーグル」に続けて音声検索で設定する。このシステムが優れているのは、「あいまいな検索」が可能なところだ。たとえば、目的地は通称名でも認識、さらに「○○が食べたい」と検索すると、最寄りのお店に加えてお店の評価まで表示。スマホでは当たり前だが、車載用として考えたら画期的である。

つまり、今回の新インフォテインメントシステムは、グーグルマップのメリットと車載用システムのメリットが両方備わるのだ。ただ、グーグルマップをあまり使ったことがない人にとっては、既存のナビゲーションでは当たり前の機能だった、「ハイウェイモード」や「交差点案内」、「方面案内」などの表示が簡略化されているので、慣れが必要かもしれないが。

これに合わせて車両側の機能設定画面もアップデート。設定項目の集約化やシンプルな階層になったことで、確実に従来モデルよりも使いやすくなっている。ちなみにドライブモード切り替えはシフト付近のダイヤルからタッチパネルでの操作に変更された。

今回はメカニズムに関するアップデートのアナウンスは公式にはないようだが、実際に乗ると何か違う!? 試乗車はプラグインハイブリッドのT8だったが、具体的にはチャージモードでの充電効率が上がったことと、タッチが硬めでストローク感が乏しかったブレーキフィールが自然になったこと、そしてセンター付近のステアフィールに落ち着きが増したことなどの違いが感じられた。筆者は前者が制御系のアップデートでよりバッテリーを効果的に使えるように、後者がタイヤの変更（ミシュラン プライマシー4）が寄与していると推測している。

クルマとしての熟成はもちろん、グーグル搭載により「もっとも」、「気軽に」つながるクルマになった新XC60。個人的には、これだけでも今までのXC60から〝乗り換え〟る価値はあると思っている。

主要諸元	XC60リチャージプラグインハイブリッド T8 AWD インスクリプション
●Engine	
型式	B420
種類	直4DOHCターボ+スーパーチャージャー+モーター
総排気量 cc	1968
ボア×ストローク mm	82.0×93.2
圧縮比	10.3
最高出力 kW(ps)/rpm	233(318)/6000
最大トルク Nm(kgm)/rpm	400(40.8)/2200-5400
燃料・タンク容量 L	プレミアム・71
WLTCモード燃費 km/L	12.6
CO_2排出量 g/km	184.0
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4710×1900×1660
ホイールベース mm	2865
トレッド 前／後 mm	1650/1655
車両重量 kg	2180
最小回転半径 m	5.7
ラゲッジルーム容量 L	495/1455
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	8速AT
変速比 1/2/3	5.250/3.029/1.950
4/5/6	1.457/1.221/1.000
7/8/R	0.809/0.673/4.015
最終減速比	3.329(内燃機関)／10.008(電動機)
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ	255/45R20
●Price	
車両価格	9,590,000円

■モーター：型式／種類＝前T28・後AD2／交流同期電動機　、最高出力＝前34kW・後65kW、最大トルク＝前160Nm・後240Nm、駆動用バッテリー：種類／セル＝リチウムイオン電池／96セル、電圧／容量＝350V/34Ah

ナチュラルなハンドリングが魅力



ちょっと注目しておきたい  最新SUV 7モデル

PART 6 ALFAROMEO STELVIO 2.0 TURBO Q4 VELOCE

アルファロメオ ステルヴィオ 2.0 ターボ Q4 ヴェローチェ

アルファロメオの DNA 濃度

**10月号に続きステルヴィオに新たに加わったグレード「ヴェローチェ」に試乗した。
今回は2Lガソリンターボエンジン搭載車で東京から伊東へのショートトリップを楽しんだ。**

文：千葉知充（本誌）／写真：井上雅行 TEXT TOMOMITSU CHIBA(MM) PHOTOS Masayuki Inoue

試乗したのは、ステルヴィオヴェローチェ。アルファロメオの名を裏切らないスポーツ性能と上質さを併せ持つSUVである。前回は2・2ターボディーゼルQ4ヴェローチェ（以下2・2Lディーゼルターボ）の試乗記をお届けしたが、今回は2・0ターボQ4ヴェローチェ（以下2Lターボ）である。この2モデルは、グレード名からもわかるように、搭載エンジンが、ディーゼルかガソリンかの違いが一番大きなところだ。

価格は、前者が687万円に対して後者は720万円となる。ラインナップにディーゼルとガソリンを揃える場合、ディーゼル車の方が車両価格が高くなることもあるが、ステルヴィオはガソリン車の方が高い設定となる。

両車のスペックデータを比較するとその理由がよくわかる。2・2Lディーゼルターボは、最高出力210ps／3500rpm＆最大トルク470Nm／1750rpmに対して、2Lターボは、280ps／5250rpm＆400Nm／2250rpmである。そこに両モデルともZF社製8速ATを組み合わせるのだが、アルファロメオらしいスポーツ色がより濃く出ているのが、2Lターボのヴェローチェなのだ。

DNAドライブモードはD＝ダイナミック、N＝ナチュラル、A＝アドバンスド エフィシェンシーの3種類が用意され、モードに合わせてこのトランスミッションが変速パターンを変えてくれるので、それぞれのモードで走りの変化が感じられるのも楽しい。

実際に走ってみると、2Lターボは、高回転までストレスなく回るエンジンになっている。このあたりのフィーリングは実に気持ちいい。アクセルペダルの踏み込み量にレスポンス良く反応する。

視界こそSUVのそれだが、ハンドリングはまるで背の低いスポーツモデルで走っているような感覚だ。もともとステルヴィオの回頭性は鋭い。ハンドル操作に対してかなりシビアな動きを見せる。ワインディングロードでは、その

総アルミニウム製サスペンションがアルファロメオらしいダイナミックな走りを実現。





ヒーター&パワーランバーサポート付きスポーツレザーシートはヴェローチェ専用。



センターに配置されるのはタッチ式8.8インチディスプレイ。音声操作も可能だ。



ラゲッジルーム容量は標準時525L。40:20:40分割可倒式リアシートバックを倒せばさらに拡大する。



総アルミニウム製2L直4ターボエンジンは、280psを発生する。組み合わされるのはZF社製8速ATだ。



回転計と速度計の間にACCの作動状況などさまざまな情報が表示ができるディスプレイを用意する。

「曲がりたがる」走りが特徴でもあった。しかし、試乗車は熟成が進んだこともあり、そのあたりが実に自然な動きへと進化していた。

運転支援機能の充実が渋滞のストレスを和らげる

さて、ヴェローチェだが、このネーミングはイタリア語で「速い」「迅速」などの意味を持つアルファロメオ伝統のグレードである。

エクステリアの特徴は、ボディ同色のホイールアーチ、サイドスカート、リアバンパーが備わり、専用スキッドプレートやダークエキゾーストパイプフィニッシャーなどにより精悍な雰囲気を持っている。またインテリアでは、アルミニウムのパネルやレザーダッシュボード、レザーシートがスポーティさを引き立たせている。

さらに採用される8・8インチタッチ式ディスプレイは、直感的な操作が可能で使いやすい。ナビやインフォテインメント、車両パフォーマンスの表示などの他にスマートフォンとのリンクもできるので使い勝手がとてもいい。

前後重量配分は、50：50と理想的なもの。それがこのスポーティな走り味を出している。さらにはレースの技術からフィードバックされたカーボンファイバー製プロペラシャフトの採用などで実現した軽量化も、軽快なフットワークに貢献しているようだ。

駆動システムはQ4（4WD）を採用、通常時はリアに100％トルクを配分するFRのような走りとなり、必要に応じて最大50％フロントへトルクを配分する。

今回はそんな2Lターボのヴェローチェで、東京から伊東温泉へショートトリップを楽しんだ。目的地は、星野リゾートの温泉旅館「界 アンジン」である。

ちなみに「アンジン」の由来は、16世紀末に日本に漂着した英国人航海士 三浦按針（ウィリアム・アダムス）である。江戸幕府から依頼され、日本初の西洋式帆船を伊東の地で造船したことにちなんで付けられた。館内装飾は、当時の雰囲気が感じられるよう海や船旅、船の甲板をイメージしたデザインが多く使われるのも特徴だ。

最後に高速道路でテストできたADASにも触れておきたい。ストップ&ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロールの自然な動きで運転のストレスを和らげ、渋滞時の疲れを軽減してくれた。こうした充実している運転支援機能も、ヴェローチェの魅力を大いに引き上げていると感じられた。

至福の高級温泉旅館





伊東温泉にある界 アンジン。船の甲板をイメージした最上階のサンブエナデッキ（上）では至福のひとときが過ごせる。このレポートはモーターマガジンMOVIE（YouTube）でも見られます。

取材協力：界 アンジン
静岡県伊東市渚町5 ☎0570-073-011

主要諸元	ステルヴィオ 2.0 ターボ Q4 ヴェローチェ
●Engine	
型式	55273835
種類	直4DOHCターボ
総排気量 cc	1965
ボア×ストローク mm	84.0×90.0
圧縮比	10.0
最高出力 kW(ps)/rpm	206(280)/5250
最大トルク Nm(kgm)/rpm	400(40.8)/2250
燃料・タンク容量 L	プレミアム・64
WLTCモード燃費 km/L	10.9
CO_2排出量 g/km	216
●Demensions&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4690×1905×1680
ホイールベース mm	2820
トレッド 前／後 mm	1610/1650
車両重量 kg	1810
最小回転半径 m	6.0
ラゲッジルーム容量 L	525
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	8速AT
変速比 1/2/3	5.000/3.200/2.143
4/5/6	1.720/1.314/1.000
7/8/R	0.822/0.640/3.456
減速比	前3.730／後3.730
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	マルチリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ	255/45R20
●Price	
車両価格	7,200,000円



200kgの軽量化で軽快に走れる。

ちょっと注目しておきたい  最新SUV 7モデル

PART 7 TOYOTA LAND CRUISER ZX

トヨタ ランドクルーザー ZX

長い歴史が築いてきた信頼性

14年ぶりのフルモデルチェンジで300系へとバトンタッチしたランドクルーザー。まずはオンロードの試乗をメインに、その進化について検証してみた。

文：岡本幸一郎／写真：永元秀和　TEXT Koichiro Okamoto　PHOTOS Hidekazu Nagamoto

実はクラウンやスカイラインをしのぐ長い歴史を持っており、ちょうど70周年を迎えたタイミングで300系に生まれ変わったランドクルーザー。フルモデルチェンジとしては14年ぶりとなる。

インパクト満点の顔ゆえ新旧を判別するのは容易だが、外寸はほぼ同等で、基本フォルムも概ね踏襲しており、30年あまり前の80系で最適値として導き出した2850㎜のホイールベースは300系にも受け継がれた。ただし、内容的にはTNGAに基づき全面刷新されている。また、エンジンはガソリン自然吸気V8が廃止されV6ツインターボとなったほか、ディーゼルの復活もポイントだ。

走ってみた第一印象としては、かなり軽くなった。むろんあくまでランドクルーザーとしては、というただし書きは付くものの、車両重量が200kgも軽くなったからというだけでなく、操縦感覚そのものが身軽になっていて、意のままに操れる気分が増している。軽くなったとはいえ、これほど大柄で2・5トン超級の車体が、思いのほか手の内で操れることには驚いた。

聞けば、いろいろ手をつくしたようだ。フレームだけでなくボディも大きく進化。大幅な軽量化とともに、ねじり剛性が約2割も増している。エンジンやATもできるだけ低く後方に搭載することで低重心化と前後重量配分の最適

インパネ上部は水平基調で、過酷な路面でも車両姿勢を把握しやすい形状としている。



歴代のヘリテージを継承し、キャビンを後ろ寄りに配置するフォルムとしている。





ディーゼルモデルは5人乗りのみとなる。セカンドシートは前方に折りたためば広大なラゲッジルームが出現。



快適温熱シートとシートベンチレーションを、フロントシートだけでなく、セカンドシートにも装備している。



オフロードなど過酷な環境においても、身体をしっかりとサポートしてくれて疲れにくいシート形状を採用。



専用の内外装のほか、電子制御でスタビライザー効果を変化させるE-KDSSを採用したGRスポーツを設定。



最上級グレードのZXでは、20インチタイヤ&スーパークロームメタリック塗装アルミホイールを標準装備。



写真の3.3L V6ツインターボディーゼルのほか、3.6L V6ツインターボガソリンを設定している。

化が図られた。さらには油圧パワステの進化に加えて、操舵支援のために採用したアクチュエーターも手伝って、よりスッキリとしたフィーリングになっており、操舵に対する応答遅れも小さい。これにも前述の諸々が効いている。

ディーゼルモデルは大トルクで市街地でも力強く走れる

ZXの走りにも感心したが、新顔のGRスポーツがさらに洗練されていて驚いた。18インチタイヤを履き、サスペンションは専用チューニング、唯一となるE-KDSSの搭載が走りに関して差別化された部分となるが、マッチングは絶妙で、応答遅れもない。ロールもほどよく抑えられており、ヨーの収束のさせ方も巧く挙動が乱れにくい。ドライバーズカーとしても遜色ないように思えたほどだ。20インチを履くZXでやや感じられた突き上げと微振動もほとんど気にならない。フットワーク全般において、GRスポーツの洗練ぶりが際立っていた。

エンジンはガソリンはレクサスLSと同じエンジンをベースにランドクルーザーに相応しい特性を与えたもので、性能的には十分すぎるほど。最高出力が400ps超というだけあって、吹け上がりも伸びやかだ。一方で、オフローダーとして重要な低速域の扱いやすさも確保されている。

ただし、音についてはやはりV6ではV8の質感にはかなわないことを鑑みて、300系ではエンジン音をできるだけ聞こえないようにしたという。一方のディーゼルも、車外はにぎやかではあるが、車内では一変して音や振動がかなり抑えられている。

最大トルクの値がディーゼルモデルはガソリンモデルより50Nm大きく、太いトルクが低回転域から立ち上がるので、ゼロ発進や市街地での走行でも、より力強さを実感する。

発売直後の販売比率は、これまでのイメージもあってガソリンが圧倒的なようだが、この良さが知られると、ゆくゆくはディーゼルがかなり伸びそうな気もする。

もうひとつ感心したのが、ブレーキング時の姿勢の良さだ。こうした背の高いSUVとは思えないほど、前につんのめる感覚が小さく、不快な思いをしなくてすむのもありがたい。

ランドクルーザーのフルモデルチェンジとしては、これ以上はなかったのではないかと思う。欲をいうと、操舵支援の制御にはやや遅れ等が見受けられ改善の余地を感じたのだが、信頼性のため採用した油圧パワステでは基本的に困難な操舵支援が実現できているだけでもありがたいと思うようにしたい。やはり今の時代、操舵支援があるとないとでは大違いだ。

今回は舗装路のみでの試乗となったが、ランドクルーザーといえば本領を発揮するのはいうまでもなくオフロード。一連の舗装路で感じた進化よりも、実はもっと大きな進化を果たしたと開発陣が胸を張る悪路走破性ついても、試せる機会を楽しみにしたい。

主要諸元	ランドクルーザー ZX
●Engine	
型式	F33A-FTV
種類	V6DOHCツインターボディーゼル
総排気量 cc	3345
ボア×ストローク mm	86.0×96.0
最高出力 kW(ps)/rpm	227(309)/4000
最大トルク Nm(kgm)/rpm	700(71.4)/1600-2600
燃料・タンク容量 L	軽油・80
WLTCモード燃費 km/L	9.7
CO_2排出量 g/km	270
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4985×1980×1925
ホイールベース mm	2850
トレッド 前／後 mm	1665/1665
車両重量 kg	2550
最小回転半径 m	5.9
●Chassis	
駆動方式	4WD
トランスミッション	10速AT
変速比 1/2/3/4	4.923/3.257/2.349/1.944
5/6/7/8	1.532/1.193/1.000/0.801
9/10/R	0.661/0.613/4.307
最終減速比	3.307
副変速比 高/低	1.000/2.618
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ダブルウイッシュボーン
後	トレーリングリンク
ブレーキ 前／後	Vディスク／Vディスク
タイヤサイズ	265/55R20
●Price	
車両価格	7,600,000円

世界で認められた“上質と安全”を手に入れた

レガシィ アウトバックが7年ぶりにフルモデルチェンジ。北米を中心に世界中で人気を集めるクロスオーバーSUVの先駆者は、新型になり、どんな進化を遂げたのか。

文：中村圭吾（本誌）／写真：小平寛 TEXT Keigo Nakamura PHOTOS Hiroshi Kodaira



Limited EX

2代目レガシィツーリングワゴンのクロスオーバーモデルとして1994年に北米で誕生したレガシィ アウトバック。北米を中心に多くのファンを獲得し、累計生産台数は200万台以上、四半世紀にわたりスバルの北米市場での成長を支えてきた主力車種だ。

日本国内ではグランドワゴン、ランカスターと車名を変え、3代目から世界統一名称の「アウトバック」が採用されている。今回の新型はその6世代目となる。

新型は全長4870㎜×全幅1875㎜×全高1675㎜と全体的に拡大された。ホイールベースは2745㎜と変わらず、最小回転半径は5.5mのまま。最低地上高は歴代最大の213㎜だ。

エクステリアは一見キープコンセプトだが、先代より厚みが増したボディは筋肉質で、従来より範囲を広げた樹脂パーツの組み合わせが、力強い存在感を放っている。

プレミアムとアクティブ 個性際立つ2タイプを用意

ラインナップは「リミテッドEX」と「XブレイクEX」というシンプルな構成。しかし、この2グレードでは外観の雰囲気が大きく異なる。シルバーやメッキを使いプレミアム感を強調する前者に対し、後者ではグリルやバンパーガードがブラックアウトされ、よりSUVテイストを強めている。





ルーフレールは2種類。XブレイクEXがラダータイプ（写真）、リミテッドEXはクロスバービルトインタイプ。



シンメトリカルAWD+1.8L対4DOHC直噴ターボを搭載。トランスミッションは8速CVT。



サイドサポートがしっかりとしたシート。リミテッドEXにはナッパレザー仕様を用意。



11.6インチの液晶に最新のインフォテインメントシステムを採用。多彩な機能を集約し、Apple CarPlay/Android Autoにも対応する。



インテリアは縦型の大型ディスプレイが特徴で、厚めのソフトパッドで覆われたインパネトリムとドアトリムによって運転席に座ると包まれるような一体感がある。特殊なめし加工が施してあるというナッパレザー仕様は、なめらかな感触が心地良い。

パワートレーンは、177ps／300Nmの1・8L直噴ターボ。従来の2・5Lに比べて排気量は小さくなっているが、ターボ化によって最大トルクは65Nm増えており、それを1600rpmから発生するため、日常では今まで以上に扱いやすくなっている。

そして、とくに注目すべき点は、安全装備の充実だ。アイサイトは前後4つのレーダーを搭載した「新世代アイサイト」にアップデート、高度運転支援システム「アイサイトX」や「コネクティッドサービス」でドライブをサポートする。さらに衝突時にブレーキ制御を行う「ポストコリジョンブレーキコントロール」をスバル車で初採用するなど、フラッグシップに相応しい〝安心と安全〟を実現する。

昨今のSUV人気において、シンメトリカルAWDや高い走破性など独自の強みを持つスバル。それに加え、質感を高め、最新の安全装備を手に入れた新型アウトバックは、各国のSUVにも引けをとらないスバルらしい魅力あふれるモデルへと進化を遂げた。



特別企画

IAA モビリティ 2021 レポート

IAA MOBILITY 2021 Report

新たな時代へと向かうモビリティショーへ



フランクフルト国際モーターショーとして開催されていた「IAA」が「IAA モビリティ」と名称を変え、21年9月7日から12日までの6日間、ドイツバイエルン州の州都、ミュンヘン市で開催された。従来のモーターショーだけでなく移動に関する新たなコンセプトを提案したIAAモビリティショーを島下泰久氏がレポートする。



文：島下泰久／写真：IAA モビリティ、ダイムラー AG、BMW、フォルクスワーゲン AG、ルノー、ポルシェ AG、アウディ AG
Report Yasuhisa Shimashita　PHOTOS IAA MOBILITY, Daimler AG, BMW, Volkswagen AG, Renault, Porsche AG, AUDI AG

フランクフルトから舞台をミュンヘンに移したＩＡＡは、同時に名称をＩＡＡモビリティへとリニューアルさせた。クルマの見本市ではなくモビリティ全般を見せるショーへの移行である。

それに合わせて各メーカーの出展は、これまで地元ドイツのプレミアムメーカーたちがしてきたような、物量でこれでもかと圧倒するものから持続可能性をフィーチャーしたものへとシフト。自動車に関して言えば量産車、コンセプトカーともにＢＥＶがほとんどを占め、そこに数台のＰＨＥＶ、ＦＣＥＶが加わる形となった。

自動車メーカーの出展はほとんどが地元ドイツ勢で、それ以外と言えばルノー、ポールスター、中国のＷＥＹなど、ごく一部に。ルノー以外のフランス系、イタリア系、イギリス系メーカー、そして日本勢は不参加となった。それだけに事前には、わざわざ行く価値があるのかという思いを持たないでもなかったのだが、実際に現場に赴いてみれば、すべて取材して回るには時間が足りないほど、見るべきものは多かったのだ。

多くのモデルを展示したメルセデスベンツ

もっとも層の厚い展示を行ったのがメルセデスベンツだ。メルセデスベンツ、メルセデスＡＭＧ＆メルセデスマイバッハ、スマート


メルセデスベンツ ヴィジョン アバター

ブレイン コンピュータ インターフェイスを採用。車両後部の33個のバイオニックフラップにより、ドライバーを通して外と通信ができる。



Mercedes-Benz / Mercedes-AMG / Mercedes-Maybach

メルセデスベンツ / メルセデスAMG / メルセデスマイバッハ

10台以上の電動化モデルを展示


コンセプト
メルセデス マイバッハEQS

マイバッハ初のSUV電気自動車のコンセプトカー。ベースとなるモデルはメルセデスベンツEQS。



メルセデスベンツ EQG

Gクラスのbev。4つの電気モーターを個別に制御でき、Gクラスのオフロード性能を満たすことができる。


メルセデスベンツ EQE

ワンボウラインと呼ぶ弓のようなルーフラインやキャブフォワードデザインが特徴のミドルサイズのBEV。

メルセデスAMG CTO ヨッヘン・ヘルマン氏 インタビュー

AMGにとって電動化は脅威ではなくチャンスです



メルセデスAMG CTO／ヨッヘン・ヘルマン氏

── 電動化時代のAMGはどんなクルマを目指しますか?

AMGのようなハイパフォーマンスブランドにとって、電動化は脅威ではなくチャンスです。何しろ大きなパワーが得られますから。でも心配されているのはブランドのDNAの部分ですよね?　それについて言えば、私達はここ数年ドライビングダイナミクスの進化に大きな努力を費やしてきました。それこそ目をつむっていてもAMGとわかるクルマを目指してきたんです。何も心配はいりませんよ。

── GT63S EパフォーマンスではバッテリーにF1の技術が入っていますね。

イギリスのF1パワーユニット部門と連携して開発しました。今後もAMGではコラボレーションを進めていきます。

── 今回は出ていませんが、SLがメルセデスAMGのモデルになりました。

元々SLは、300SLを見ればモータースポーツの系譜にある存在です。なので本来あるべき姿に戻ったと思っています。




メルセデスAMG GT 63 S Eパフォーマンス

メルセデスAMG初のPHEVで総合出力843ps、最大トルク1400Nmと驚異的なパフォーマンスを持つ4ドアセダンだ。

の４ブランドから計10台以上の電動化モデルが出展された。

量産車の目玉はBEVビジネスセダンと謳うEQE。EQSと同じプレミアムBEV専用プラットフォームを使い、全長は２７０㎜短い４９４６㎜に。EQSがハッチバックなのに対して、こちらは独立したトランクルームを持つ。

メルセデスAMG GT63S Eパフォーマンスは、４L V８ツインターボエンジンに電気モーターを組み合わせてシステム総合出力８４３ps、最大トルク１４００

BMW

BMW 持続可能なモビリティへ向けた新たなビジョンを


BMW i4

国内ではすでにプレオーダーも始まっている、4シリーズのBEVモデルであるi4も展示された。10分の充電で164km以上の走行が可能という。


BMW iヴィジョン サーキュラー

100%リサイクル材料または100%リサイクルを可能にするコンセプトモデル。


ルノー メガーヌ E-TECH

新しいCMF-EVプラットフォームを採用したBEVモデル。96kWまたは160kWのパワートレーンを搭載。

Renault / Volkswagen / smartz

ルノー / フォルクスワーゲン / スマート 量産化に向けたBEVが続々登場


ルノー 5 プロトタイプ

ルノー5がBEVで復活。デザインはかつてのルノー5をモチーフとしているコンパクトサイズのBEVカー。


フォルクスワーゲン ID.LIFE

エントリーBEVのコンセプトカー。フロントに172kWのモーターを搭載し前輪を駆動、航続距離は400km。


スマート コンセプト#1

電動SUVコンセプト。全長4290mm、全幅1910mmと従来のスマートに比べ大型化されている。

Nmを叩き出す。バッテリー冷却にはF1用パワーユニットの技術を用いるという。他に早くも登場したメルセデスAMG EQS53 4MATIC+、Cクラスオールテレイン、EQBなど多くのモデルが並んだ。

　コンセプトカーの目玉はやはりEQGだろう。4モーター、ローレンジ付きのBEVオフローダーは近い将来に市販化されるという。メルセデスマイバッハEQSは、車名が紛らわしいがこちらはSUV。プラットフォームはEQS、EQEと共通である。

　ジーリーとの合弁となったスマートのコンセプト#1も量産モデルを示唆しているという。全長4290㎜×全幅1910㎜というサイズのBセグメント相当のSUV、主市場はどこになるのだろうか。

100%リサイクルを目指すBMWのコンセプトカー

　初めて地元にIAAを迎えたBMWも出展は非常に力の入ったものとなった。技術面における新しいフラッグシップを標榜するBEVのBMW iX、そして量販を目論むi4が公開されたほか、コンセプトカーとして100%リサイクルを実現する素材を用いたiヴィジョン サーキュラーが登場し、持続可能なモビリティへ向けた野心的なビジョンが示された。

　さらに、FCEVのiX5ハイドロジェンも姿を見せた。トヨタからFCスタックの供給を受けるこのモデルは、2022年後半より少量が生産に移される予定だ。

　他にも5シリーズ、X1のBEV版の投入も発表したBMW。4シリーズ グランクーペ、2シリーズ クーペなど多くのニューカマーを揃え、地元開催のショーに華を添えていた。

　展示をIDシリーズのみに絞ったフォルクスワーゲンが発表したのは全長4091㎜、前輪駆動レイアウトのID.ライフ。確かにBEV用プラットフォーム「MEB」には後輪駆動だけでなく4WDモデルもあるだけに、前輪駆動も物理的には可能になるというわけだ。

　数少ないドイツメーカー以外からの出展となったルノーは、メガーヌ E-TECHを初公開した。日産ではアリアが使う最新のCMF-EVプラットフォームに薄型バッテリーを組み合わせたクロスオーバーのBEVは来年発売の予定である。

オープンスペースで展示のアウディ、ポルシェ

　アウディ、ポルシェは市内中心部に設けられたオープンスペースでのみ展示を行った。アウディ グランドスフィア コンセプトは全長5350㎜、観音開きドアのBEVサルーン。従来のアウディ

Porsche ポルシェ｜ワンメイク用レーシングカーのフルBEV化



ポルシェ ミッション R

2基の電気モーターを搭載。フロントアクスルに最大で320kW（435ps）、リアアクスルに480kW（653ps）のパワーを供給する。









Audi アウディ｜未来の高級車のあり方を提案



Bピラーのない観音開きのドアを持つパーソナライズされた2+2シーター。全長5.35m、全幅2m、ホイールベース3.19mというサイズ。



アウディ グランドスフィア コンセプト

ファーストクラスを連想させるラグジュアリーなプライベート空間と自動運転をはじめとしたさまざまな新しい乗車体験を融合したモデル。

にないロングノーズの流麗なフォルムが新鮮だ。

ポルシェがお披露目したのはフル電動レーシングカーのコンセプトとなるミッションR。前後に電気モーターを搭載し、予選モードで最高1088psを発生するこのマシンは、現行の911GT3カップと同等の速さを実現するという。将来のワンメイクシリーズを見据えたモデルである。

冒頭に記したとおり、出展車両は多くがBEVをはじめとする電動化車両で占められたが、それは必ずしもIAAがモビリティショーにシフトしたからばかりでない。未来の夢のクルマはそこにある。そんなマインドセットのシフトこそ、彼の地ではすでに起きつつあるからだと見るべきだろう。

ミュンヘンでの開催となった今回のIAAモビリティ、開催期間は6日間と短かったが、入場者数は約40万人に達したという。前回2019年が12日間で約56万人だったことを思えば、このコロナ禍だけに上々の結果と言っていい。

すでにヨーロッパでは電動化はいつか来る恐れるべきものではなく、今そこにある現実。一体その先に何が待っているのか、どんな歓びがあるのかという興味、関心は今も旺盛であり、参加した自動車メーカーもそうした思いに応える出展ができていたということではないだろうか。



シビック EX（CVT）
■取材車両データ
ボディカラー：プレミアムクリスタルレッド メタリック
インテリアカラー：ブラック×レッド
■試乗車装着主要オプション
ボディカラー 60,500円

SPECIAL ROAD IMPRESSION

ホンダ シビック EX
Honda CIVIC EX

走りが鍛えられた11代目シビック

先月号ではプロトタイプの試乗レポートをお伝えしたが、今月は市販バージョンを公道で試乗する機会に恵まれた。CVTと6速MT、2台のシビックの走りをレポートしよう。

文：千葉知充（本誌）／写真：永元秀和 TEXT Tomomitsu Chiba PHOTOS Hidekazu Nagamoto



11世代目となる新型シビック。その初代モデルの登場は１９７２年のことである。つまり２０２２年に誕生から50年を迎える歴史と伝統あるモデルだ。ちなみにホンダ車の中では一番歴史の長いモデルでもある。

正直に言えば先代、つまり10代目シビックの印象は、と聞かれればタイプＲしか即答できない。テストドライブした時は、シビックはタイプＲだけでいいのでは、と思ったほどいいクルマだった。シフト操作（６速ＭＴ）ひとつひとつが実に気持ち良く、つい無駄にシフトレバーを動かしてしまうほどであり、走りも痛快そのものだった。

そんな好印象を持っていたが果たして新型シビックはどうなのだろう。タイプＲ以外のシビックは日本では、年々認知度が下がっていくが、すでにオワコンなのだろうか。そうした思いを秘めながら今回はシビックの試乗に臨んだ。

試乗したのは、ＣＶＴとＭＴモデル。グレードはどちらもＥＸである。実は新型シビックは、やや装備が簡素なＬＸと試乗したＥＸの２グレードしか用意されない。違いは、採用される装備内容でパワートレーンはどちらも１・５Ｌ直４ターボエンジンにＣＶＴまたは６速ＭＴが組み合わされる。

全長４５５０㎜、全幅１８００㎜、全高１４１５㎜というボディ



水平基調のインパネ。CVTのシフトレバーはドライバー側に5度傾けられカップホルダーを並列させている。

サイズは、フィットがこの下に控えている現在では、最適なサイズになったと言えるだろう。ホンダにとってグローバルカーとしての役割も担っているシビックでもあり、さらにパッケージングには定評のあるホンダの製品ということもあり、どのぐらいのサイズが最適なのかも当然、計算し尽くされたはずだ。なにより、このスリーサイズを得た新型シビックのスタイルは、とても美しい。このエクステリアデザインだけを見ても購入動機には十分なるだろう。

軽快なフットワークで長距離移動もストレスフリー

走り初めてすぐに頬が緩んだ。フットワークがとても軽快なのだ。さらにハンドルを切れば切っただけ忠実に動いてくれるボディにも好印象を持った。かなり走りを鍛え上げてきたことがすぐにわかった。高速道路も走ったが、直進安定性も高く、余計な動きが少なく、これなら長距離移動でもストレスが少なくて済むだろうことが想像できた。

新型シビックの強化された運転支援機能にも触れておく。新たに採用された機能として、「誤発進抑制機能」、「後方誤発進抑制機能」、「近距離衝突軽減ブレーキ」、「トラフィックジャムアシスト（渋滞運転支援機能）」、「ブラインドスポットインフォメーション」、「パーキングセンサーシステム」、「後退出車サポート」が追加された。さらにホンダ車初の「アダプティブドライビングビーム」（EX）も採用されている。先代モデルと比較するのがまったく意味をなさないほどの充実ぶりだ。

こうしたADASの充実は、現在、一番先進的な運転支援機能を持つレジェンドで搭載された技術をシビックにも転用していることも大きい。具体的には、約100度の視野を持つフロントビューカメラ、後方近距離の障害物を検知するソナーセンサー、後方からの接近車両を検知するリアコーナーレーダーである。これらが標準装備なのだから、新型は大きく商品力が向上していると言える。

紙幅が尽きてインテリアに触れることができなかったが、興味のある人は、ぜひご自身で確かめて欲しい。そこにも魅力あふれる空間と爽快な視界が広がっている。

そうそう、新型シビックのコンセプトは「爽快シビック」なのだ。

価格はCVT、6速MT仕様とも353万9800円（EX）。これだけの充実した装備を考えるとバリューが高いと言えるだろう。あえてオプションを選ぶとすれば「ドライブレコーダー」ぐらいなのだからこの価格も納得である。



EXには10.2インチのグラフィックメーターが搭載される。バー表示への切り替えも可能。LXは7.0インチ。



ハニカム形状のパンチングメタルが特徴のエアコンアウトレット。中央にあるのは風向き調整用のレバー。



リアゲートは樹脂製でヒンジ位置の工夫によりショルダーラインを抑え、ヘッドクリアランスも確保している。



ラゲッジスペースは452Lでキャディバッグ3つが入る。カーゴエリアカバーは横引き式でかなり便利。



新型シビックには6速MT仕様モデルも用意されている。ショートストロークのマニュアルシフトも気持ちいいドライブフィールだ。

主要諸元	シビック EX
●Engine	
型式	L15C
種類	直4DOHCターボ
総排気量 cc	1496
ボア×ストローク mm	73.0×89.4
圧縮比	10.3
最高出力 kW(ps)/rpm	134(182)/6000
最大トルク Nm(kgm)/rpm	240(24.5)/1700-4500
燃料・タンク容量 L	プレミアム・47
WLTCモード燃費 km/L	16.3
CO_2排出量 g/km	142.4
●Dimension&Weight	
全長×全幅×全高 mm	4550×1800×1415
ホイールベース mm	2735
トレッド 前／後 mm	1535／1565
車両重量 kg	1370
最小回転半径 m	5.7
ラゲッジルーム容量 L	452
●Chassis	
駆動方式	FF
トランスミッション	CVT
変速比　前進/後退	2.645～0.405/1.858～1.264
最終減速比	4.810
ステアリング形式	ラック&ピニオン
サスペンション形式 前	ストラット
後	マルチリンク
ブレーキ　前／後	Vディスク／ディスク
タイヤサイズ	235/40R18
●Price	
車両価格	3,539,800円



ラリージャパン参戦に向けて、車両規定に合わせて改造する予定だったモモポロ号。2021年で引退の可能性が高い。

呼び集める、再び集う 竹岡 圭の ラリー挑戦日記

KEI TAKEOKA

写真：原田 淳

2021年はWRC日本ラウンド「ラリージャパン」の参戦を目標にしていた圭ラリープロジェクトだが、先日、開催中止が発表された。目標を失ってしまった今、竹岡氏はいったいナニを思うのか……。

第59回

ラリージャパン開催中止を受けて



竹岡 圭（たけおか・けい）
モータージャーナリストとしてだけでなく、ドライビングインストラクター、レーサー、イベントMCなどマルチに活躍中。女性タレントとして芸能事務所に所属し、TVなど活動範囲をさらに広げる。

「ラリージャパン２０２１開催断念」という、悲しいお知らせが入ってきました。２０２０年、10年ぶりに世界ラリー選手権（ＷＲＣ）日本大会 ラリージャパンが開催されるということで、圭ラリープロジェクトも参戦を目標に頑張ってきましたので、無念というしかありません。

思えば、ラリージャパン開催の噂が本格的になったのは18年のことでした。それならば、ラリージャパンの参戦をもって圭ラリープロジェクトの集大成にしようと目標を改め、当初3年計画で始めたものを1年延期。19年は全日本ラリー選手権に加え、プレイベントとして開催されたセントラルラリーに参戦しました。

ところが20年、数々のラリーがコロナ禍により延期や中止となり、ラリージャパンも中止となったため、20年は予算温存のために新城ラリー後の参戦を取り止め、21年に賭けるという決断をしました。

心機一転の21年は、ラリージャパンに向けてターマック（舗装路）の大会に的を絞り、新城ラリー、ラリー丹後、モントレーと全日本戦に参戦。ラリー丹後からは自分の走りに手応えが出てきて、それが成績にも反映され、タイム的にも欲が出てきたので、もっと速くなりたいという情熱が、これまで以上に大きくなりました。

そこで、夏場の全日本戦はグラベル（非舗装路）大会が続くため、間が開きすぎて感覚が鈍らないようにと、地区戦の東近江ラリーにも参戦。残念ながら2本目のSSでリタイアとなってしまい、その後の丹後半島ラリーは諸般の事情から取りやめたものの、その代わりにスポーツランドやまなしで練習を行ったりと、お財布と時間をにらめっこしながら活動してきました。

そして10月にハイランドマスターズに参戦した後、車両規定が違うラリージャパン用に大急ぎでモモポロちゃんを改造し、ラリージャパンで集大成を飾る予定だったのですが……。コロナ禍が恨めしいです。

それにも増して残念に思ったのは、F1日本ラウンド中止のニュースは世間に広く知れ渡るレベルで報道されたのに、WRC日本ラウンド開催断念のニュースは、まったくと言っていいほど報道されなかったということ。同じ世界選手権だというのに、寂しい限りです。もっともっとラリーという競技を、世間一般の方々に知ってもらうところから始めないとダメだ……ということを改めて深く感じさせられました。

さて、ラリージャパンは22年の開催を申請中とのこと。以前、22年までは日本ラウンドの開催契約があるとリリースされていたはずなので、来年こそは開催されることを願います。私だってもう1年チャレンジします！ と宣言したいところですが、圭ラリープロジェクトは当初の計画をすでに2年延期して挑んでいます。プライベーターとして個人でチーム運営しながら継続するのは、金銭的にさすがに限界です。

どうしても、引き際が肝心という言葉も頭をよぎります。「再び集う」という意味があるラリーという言葉に願掛けしながら、まずはハイランドマスターズとセントラルラリーの2戦に挑みたいと思います。



「コロナ禍の影響が、ここまで長く引きずるとは思わなかった。予算があれば続けたいが、金銭的に考えるとちょっと難しいかも」と語る竹岡氏。

自動車ライフ誌

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

暑かった夏も終わり、季節は一気に秋へと移ってきた。この時期、雪がそれほど降らない、いわゆる非降雪地域の人にスタッドレスタイヤ（以下、スタッドレス）の話をしてもピンとこないかもしれないが、逆に降雪地域に住んでいるなら「もうそろそろかなぁ……」という人が多いことだろう。

というのも、雪が降ってしまってからスタッドレスを求めてショップに駆け込んでもすでに手遅れで、交換作業には長時間待たされることになる。では、いつスタッドレスに履き替えればいいのか。

それはまさに「今」だ。すでに北海道では例年より早く初雪が降りそうとのことで、北国ではもう待ったなしの状態となった。

スタッドレスのゴムは数年で硬くなり氷上性能がダウンする。摩耗してなくても4～5年で買い換えた方がいい。安全面を最優先するべく、ある程度は消耗品と割り切って、早めに履き替えたい。

最近ではオールシーズンタイヤのラインナップも拡充してきたが、これらはたまに雪が降ることもある非降雪地域向け。アイスバーンには向かないのでご注意を。

ここでは、各タイヤメーカーの乗用車用最新スタッドレスを紹介している。タイヤショップでは従来品も併売していることが多いが、やはり氷上性能では最新モデルが優れており、安心感は高い。

早めのスタッドレス交換で安心のウインタードライブを

本格的な冬が到来する前に、本誌オススメの最新スタッドレスタイヤを紹介。
使用状況や愛車に合うスタッドレスに早めに交換すれば安心だ。

文：加藤英昭（本誌） TEXT Hideaki Kato(MM)



TIRE CLIMAX SPECIAL
［最新スタッドレスタイヤコレクション2021-2022］

Studless Tire Collection 2021-2022

BRIDGESTONE / YOKOHAMA / DUNLOP / FALKEN / TOYO TIRES / GOODYEAR / MICHELIN / CONTINENTAL

YOKOHAMA

iceGUARD 7

アイスガード セブン

「氷に効く・永く効く・雪に効く」を高次元でバランス



ヨコハマスタッドレスタイヤ史上最大の接地面積と溝エッジ量を実現した専用パターンを開発。接地面積の拡大とブロック剛性の向上に寄与するほか、「ウルトラ吸水ゴム」の相乗効果によって氷上制動性能を従来品比で14％レベルアップ。また溝エッジ量を増大させ、氷上性能と背反する雪上制動性能も3%の向上を実現している。実績のある「オレンジオイルS」がゴムのしなやかさを維持する劣化抑制効果を発揮して永く効く。

全 89 サイズ 価格：オープン
横浜ゴム　TEL :0120-667-520
https://www.y-yokohama.com/product/tire/iceguard_7/

BRIDGESTONE

BLIZZAK VRX3

ブリザック ヴイアールエックススリー

曲がる、止まるは、新たな次元へ



ブリヂストンのスタッドレスタイヤを支える独自技術である発泡ゴムを、新たな発想でさらに進化させた「フレキシブル発泡ゴム」と、氷面上の水の流れをコントロールする新トレッドパタン技術を採用することで、従来品対比で氷上でのブレーキ性能を20%向上させているのがポイント。また、トレッド変形を抑制・接地圧を均一化することで、摩耗ライフを17%向上させている。さらにゴムの硬化を抑制する「ロングステイブルポリマー」を配合して、効きと持ちも向上させている。

全 111 サイズ 価格：9,460 円～ 117,150 円
ブリヂストン　TEL :0120-39-2936
https://tire.bridgestone.co.jp/blizzak/vrx3/

FALKEN

ESPIA W-ACE
エスピア ダブルエース

先進的なトレッドパターンで氷上性能向上

方向性を持った先進的なトレッドパターン「ラッセルパターン」を採用。また、サイプを自在に配置した「タテヨコサイプ」や、高密度シリカと軟化剤を絶妙に配合した新開発の「アイスホールドゴム」などを採用して、従来品比で氷上ブレーキ性能を7%、氷上コーナリング性能を4%、ウエットブレーキ性能を13%向上させている。ちなみに製品名の「ESPIA」は、ドイツ語で氷を意味する「Eis」と理想郷「Utopia」を組み合わせて作られた。



全 38 サイズ 価格：オープン
住友ゴム工業　TEL:0120-39-2788
https://www.falken.co.jp/products/W-ACE/

DUNLOP

WINTER MAXX 03
ウインターマックス ゼロスリー

氷上の水膜を超速で除去し強力グリップを発揮

新技術の「ナノ凹凸(オウトツ)ゴム」を採用してダンロップ史上最高の氷上性能を実現。従来品比で氷上ブレーキ性能が22%アップ、氷上コーナリング性能も11%向上している。ナノ凹凸ゴムは微細な突起部分がいち早く水膜に到達することで除水スピードが速まり密着時間を増加し氷上性能を向上。また、ゴムのしなやかさを長期にわたって保つ「液状ファルネセンゴム」の採用により、その高い氷上性能を長期間維持している。



全 108 サイズ 価格：オープン
住友ゴム工業　TEL:0120-39-2788
https://tyre.dunlop.co.jp/tyre/lineup/studless/wintermaxx03/

GOODYEAR

ICE NAVI 8
アイスナビ エイト

新パターンとコンパウンドで氷上性能と燃費性能向上

アイスナビシリーズでは初の左右非対称パターンを採用。雪上や氷上の冬性能だけでなく、ライフ性能や新たな軟化剤の使用による柔軟性の持続をも高次元でバランスをとったグッドイヤーのプレミアムスタッドレスタイヤとなる。具体的には、エッジ成分増加とコンパウンドの改良で氷上ブレーキ性能は従来品比で8%向上させている。また、左右非対称パターンの採用して接地圧を最適化し、氷上コーナリング性能を同5%向上している。



全 69 サイズ 価格：オープン
日本グッドイヤー　https://www.goodyear.co.jp/products/tires/icenavi8/icenavi8.html

TOYO TIRES

OBSERVE GIZ2
オブザーブ ギズツー

変わらない安心感で路面環境に対応したスタッドレス

地球温暖化時代の日本の降雪期に求められる性能を追求。ウェット性能を高めて冬道での路面変化に対応するとともに、ゴムの経年変化による氷上での摩擦力低下を抑制。新コンパウンド「吸着クルミゴム」を採用し、氷の表面にできるミクロ単位の水膜を瞬時に吸水するとともに、柔らかさを保ったゴムがアイス路面へしなやかに密着する。さらに、20年以上培ってきた独自の鬼クルミ殻を配合。氷上ブレーキ性能は従来品比8%向上する。



全 47 サイズ 価格：オープン
トーヨータイヤ　TEL:0800-3001456
https://www.toyotires.jp/product/obgiz2/

CONTINENTAL

North Contact NC6
ノースコンタクト エヌシーシックス

低温下でもゴムを柔軟に保ち高性能を維持

高充填率を誇るシリカベースの低温耐性に優れたゴムと、独自の柔軟剤「耐寒性ソフトジェル」を均一にミックスしたハイテク低温ソフトコンパウンドを採用。冬の極寒～低温環境でも優れた弾性を維持し、路面の凹凸にもしっかり密着し、氷上制動性能を高めている。また、独自の左右非対称パターンを採用。トレッド面には、ゲッコー（ヤモリ）の足の裏のように、多数の溝とサイプを配置し、強力な総合グリップ力を発揮してくれる。



全 47 サイズ 価格：オープン
コンチネンタル・ジャパン
https://www.continental-tire.jp/car/tires/northcontact-nc6

MICHELIN

X-ICE SNOW
エックスアイス スノー

アイス性能と雪上性能をともに向上

日本の冬季路面をあらゆる角度から分析し、想定されるすべての路面環境下において高いレベルの性能を発揮できる新スタッドレス。剛性の高いポリマーベースの材質をコンパウンドに配合し、ベースコンパウンドとの摩耗差により微小な凹凸を生成することでエッジ効果と水膜を破って接地するアイスグリップ性能を向上。一方雪上では雪踏み効果を発揮し、摩耗しても接地面の凹凸は再生され続けるため高いグリップ力が長く続く。



全 84 サイズ 価格：オープン
日本ミシュランタイヤ　TEL:0276-25-4411
https://www.michelin.co.jp/auto/tyres/michelin-x-ice-snow



YOKOHAMA

iceGUARD 7

アイスガードセブン

試乗インプレッション

ヨコハマの新スタッドレスタイヤ「アイスガード7」のメディア向け試乗会が、2021年2月に北海道旭川で開催された。その進化をチェック。

文：日下部保雄／写真：ヨコハマ
TEXT Yasuo Kusakabe　PHOTOS YOKOHAMA



氷上性能を向上しながら、背反する雪上性能も向上

トレッドパターンはヨコハマの新たな開発アプローチである「接地とエッジの両立技術」によって、ヨコハマスタッドレスタイヤ史上最大の接地面積と溝エッジ量を実現した専用パターンを開発。

アイスガード7の開発目標は氷に効く、永く効く、雪に効くとあり、ヨコハマの資料では氷上ブレーキ性能では従来品のアイスガード6よりも14%向上しているという。その氷上性能を上げながら、それと相反する雪上性能もアップしたことがアイスガード7の注目されるポイントだ。

　まず氷上性能の向上のために、ゴムと混ざりにくいシリカを独自の分散剤を使って柔軟性を持たせ、カバーできる温度領域を広げた。これによってゴムの接地力が上がったが、さらに氷の上にできる水の膜を除去するウルトラ吸水ゴムで、効果的に吸水と排水を行い、氷上グリップを上げている。

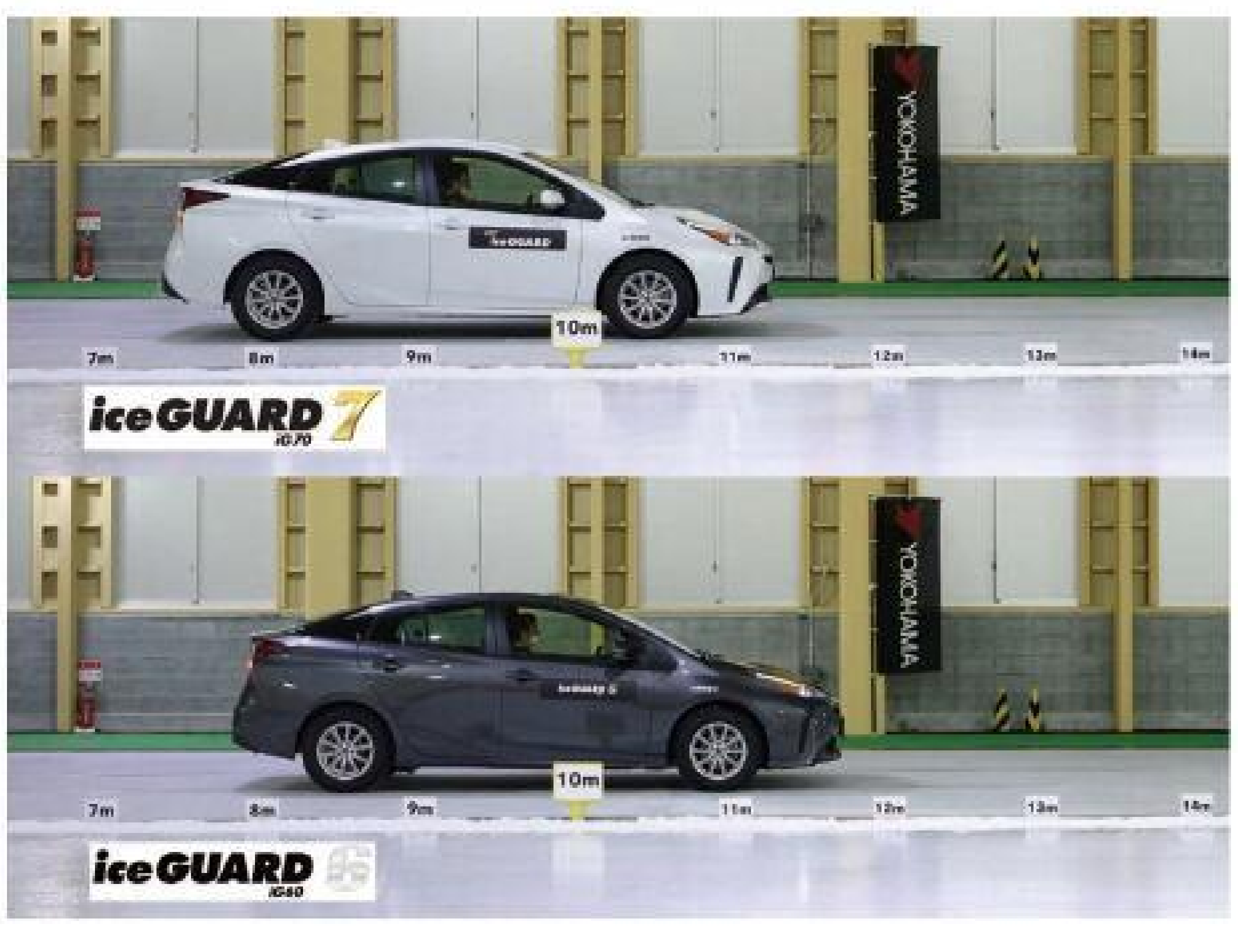
　トレッドパターンや構造による雪上グリップ力の向上効果も著しい。アイスガード7ではヨコハマのスタッドレスタイヤの中では過去最大の接地面積を確保しながら、独自のトレッドパターンで十分な排雪性を確保して、氷上性能の向上と同時に、背反する雪上性能の向上も実現している。

　アイスガード6との氷上ブレーキ比較では、アイスガード7の方がブレーキング時の氷へのタイヤの食いつきが良く、身体に感じる減速感も高い。最後に止まるところでもグググッと氷をつかんで踏ん張る感じがあって、より安心できる。さらに氷盤路でゆっくりとハンドルを切った時もその手応えはしっかりしており旋回力は高い。氷盤路からの発進も、最初にタイヤが回る手応えの違いを確認できた。いつも感心するが、氷上性能はより大きく進化した。

　さらに圧巻だったのは旭岳への雪上試乗だった。幹線道路でのシャーベットから、湿った雪、そして深雪まで変化に富んだ山道をボルボV60（AWD）で走ったが、シャーベット路面での直進性の乱れも小さく、轍の乗り越しも無理なくできる。圧雪路でのターンインや加速も申しぶんなく、かなり深い深雪もグイグイと掻き分け、ハンドルを切った時のフロントの反応とリアの粘り想像以上だった。

　タイヤの前後左右のグリップ力が高く、また路面変化による影響も少なく、雪路も安心して楽しく走れた。普段、雪に接することが少ない都会のドライバーにとっても安心できるのは間違いない。美しい雪道の中を走るのはそれだけで楽しいものだ。

　アイスガード7はドライ路面でのしっかりした手応えに加え、雪上氷上性能が格段に進化しており、冬の守り神としてますます頼りになるスタッドレスに進化していた。



横浜ゴムのタイヤテストセンター北海道（TTCH）の屋内試験場の氷盤路では、初速度を20km/hに合わせた制動比較テストを行った。アイスガード7の方が従来品よりしっかりと減速感が感じられ、とくに最後に止まる時の手応えがより感じられた。社内テストでは、氷上ブレーキ性能は14%向上している。



左が従来品のアイスガード6で、右がアイスガード7。接地面積と溝エッジ量を増やしている。



雪道では雪をしっかりとつかんでグリップしていることが感じられ、安心感のある走りを体感できた。



BRIDGESTONE

BLIZZAK VRX3

ブリザック ブイアールエックススリー

試乗インプレッション

ブリヂストンの新スタッドレスタイヤ「ブリザックVRX3」のメディア向け試乗会が、アイススケートリンクで開催された。その進化のほどは。

文：加藤英昭（本誌）／写真：ブリヂストン
TEXT Hideaki Kato (MM) PHOTOS BRIDGESTONE



全方位性能はそのままに、氷上性能を20％向上

従来にない新たな発想でさらに進化させた「フレキシブル発泡ゴム」と新トレッドパタン技術を採用することで、従来品対比氷上でのブレーキ性能を20％向上させている。

ブリヂストンの新スタッドレスタイヤ「ブリザックＶＲＸ３」は、さまざまな運転シーンにおいてブリザックが使命に掲げる「安心・安全」を足もとから支えることを目指し、従来品ＶＲＸ２の全方位で優れた性能はそのままに、断トツの氷上性能を実現したという。

ＶＲＸ３の技術では、フレキシブル発泡ゴムと呼ばれる内部の断面形状を楕円形状に変更した新たなゴムを採用。円形断面よりも毛細管現象によって吸水力を向上させることができるという。

また、新トレッドパタンでは、Ｌ字ブロックや端止めサイプと呼ばれるパタンの進化により、水流の動きをコントロールすることによってタイヤの接地面への水の浸入を抑制し、アイスバーンへの接地を向上させることでグリップ力をアップさせている。

今回、新横浜スケートセンターでその進化を試すことができた。試乗車はプリウスで、従来品ＶＲＸ２と新製品ＶＲＸ３を比較テスト。スケートリンク内に設置された特設コースで加速、制動、旋回などをテストすることができた。

ＶＲＸ２の試乗後すぐにＶＲＸ３装着車に乗り換えたが、まず初期の加速力からして違う。アクセルペダルに込める力を徐々に強めるにつれて、「ググっ」とフロントタイヤが氷をつかんでいる感覚がハンドルから伝わってきて、確実にＶＲＸ２よりも加速Ｇが高まっているのだ。

続いて制動力のテストに移る。15km／hまでスピードを出したところで、パイロンの置いてある定点でブレーキペダルをＡＢＳが効くまで目一杯踏み込むのだが、ここでも「ググっ」という手応えがＶＲＸ２に増して感じられ、実際にＶＲＸ２よりもクルマ４分の１台分ぐらい手前で止まった。

ドライバー（自分）の感覚的にもＶＲＸ２より制動力が上がっていると感じられたし、実際の結果もそれにともなっていたということで、今回ブリヂストンが発表している「氷上性能１２０％到達」は伊達ではないことがわかった。

次に旋回性能を試してみるが、変わらずの好印象。旋回の初期からＶＲＸ２よりもフロントをインに向ける力が強いことが感じられて、そこからハンドルの舵角が大きくなったところでもやっぱり「グググっ」と氷をつかまえている感覚があって、旋回速度も実際に上がっていることが確認できた。

ＶＲＸ３は「ブリザック史上最高のスタッドレスタイヤ」だと言っていいだろう。



新横浜スケートセンターでテスト試乗。氷上ブレーキテストでは、従来品よりも制動力が確実に向上していることが体感できた。



タイヤサイズは135/80R12～285/35R20の全111サイズをラインナップ。すべてメーカー小売希望価格を設定している。



左が従来品のVRX2で右がVRX3。新製品ではトレッド変形を抑制、接地圧を均一化することで、摩耗ライフを17％向上。



TOYO TIRES

OBSERVE GIZ2

オブザーブ ギズツー

試乗インプレッション

トーヨータイヤの乗用車用スタッドレスタイヤ「オブザーブ ギズ2」は、氷上性能を向上させながら、ロングライフの効きを実現している。

文：竹岡 圭／写真：トーヨータイヤ
TEXT Kei Takeoka PHOTOS TOYO TIRES



刻々と変化する路面状況に対応

「持続性密着ゲル」を配合した新たなコンパウンド「吸着クルミゴム」を採用し、アイス路面での吸水・密着・ひっかきの効果を向上させる一方、シリカ増量により高いウェットグリップを実現。

トーヨータイヤのスタッドレスタイヤは、以前から「吸水・密着・ひっかき」の3つの性能にこだわってコンパウンド開発を行ってきた。オブザーブギズ2は、その中でも「密着」にクローズアップ。NEOゲルという低温でもゴムを柔らかく保つ素材を配合し、路面への密着性を増すと同時に、経年変化で硬くなりにくいという性能も、合わせて手に入れている。

これに加え、路面の水膜を瞬時に吸収するNEO吸水カーボニックセルや、氷より硬くアスファルトより柔らかいという絶妙な硬度を持つ鬼クルミの殻も健在。さらにシリカを増量し、グリップポリマーという同じくゴムを柔らかく密着させる成分も混ぜ合わさることで、ウェットグリップ性能も引き上げている。

これらのおかげで、性能データ的には、アイス路面での制動性能が従来品比で8％短縮とのこと。実際の体感的には初期制動力が強くて、結果的に短く止まるように感じられた。

停止時の感触は、従来品は引っかかって止まる感じが強かったのに比べ、ギズ2は接地性が高まった感覚があり、吸水・密着・ひっかきの効果をバランス良くフル活用しながらタイヤ全体で止まろうとする印象を受けた。一方、乗り心地がとっても良くなったので、同乗者にも好評だと思う。

スノー性能は、データ的にはほぼ変わらないということだったが、発進性能はさほど変わらない。しかし縦方向のトラクション性能が上がっていて、スピードを乗せやすく、またスピードが上がった時も安心感が高まっていた。コーナリングでも姿勢の収まりがの良さが相乗効果となってコントロール性も高い。さらに乗り味の滑らかさが際立ち、全体的に1ランク上の高級なタイヤを履いたようなイメージが伝わってきた。

またウェット性能に関しては、従来品に比べて制動距離で18％短縮とのこと。これはドライバーにとってはありがたい。

まとめると、走る曲がる止まる際に、引っ掛かり感をしっかり伝えることで、ドライバーに安心感を与えていた先代に比べ、新型は全体的に収まりが良くマイルドで、不安を与えないという感じだ。

気温や路面温度が高めで、シャーベット路面やウェット路面の状態が多い最近の冬道、つまり水分が多く刻々と変化する路面で、常に安心感を持って走れるというのは、きっと多くのユーザーに喜ばれるだろう。



社内テストでは、アイス路面での制動性能は従来品比で8％短縮。実際の試乗では、初期の制動力が強く感じられ、アイスバーンにおける走りのしっかり感と安心感の高さを体験することができた。



スタッドレスタイヤのトレッドパターン内で、機能を分担させる非対称パターンを採用している。



圧雪路ではトラクション性能が高く、しかもコーナリンググリップも十分で、とても楽しく走れた。

TOYO TIRESは指定のスタッドレスタイヤを購入した人を対象に、抽選で冬のアクティビティを楽しむためのグッズが当たる、「冬を楽しもうキャンペーン」を実施中。プレゼントには現地で雪を楽しむ方に向けた温泉宿やリゾート施設の宿泊券、冬キャンパーやスポーツシーンでの大人気アイテムのほか、「冬のおうち時間」を充実させる家電なども取り揃えている。詳細はホームページ「https://www.toyotires.jp/campaign/winter2021/」で。

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

「スペックではなく運転していて“気持いい”が感じられる走り味にした」



島下泰久
Yasuhisa Shimashita
活躍の舞台は日本に限らず世界中を飛び回り最新モデルや技術を取材。著書「2021年版間違いだらけのクルマ選び」(草思社)も発売中。日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員。

誕生以来、FRスポーツセダンとして“クルマを操る楽しさ”を追求し続けてきたレクサスIS。その最新型は「ドライバーの意図がクルマに、クルマの挙動がドライバーに正確に伝わる」という対話を大事にすることを念頭に開発したと言う。それは実現できたのだろうか。

写真：井上雅行

第百六十八回 レクサス IS LEXUS IS



「玄人好みだと思って煮詰めたのでわかってくれるかな？ という気持ちもありましたが、お客様に予想以上に届いたかなというのが率直な気持ちです。料理で言えば理屈はともかくイタリアンでも中華でもうまいものはうまいでしょ？ そんな風に伝わっているならば、有り難いなと思いますね」

2020年11月に発売された新型レクサスISは〝コンパクトスポーツセダンを極める〟というテーマで開発された。販売は上々で、世間の評価も高い。チーフエンジニアの小林直樹氏は、実は先代モデルでも製品規格主査として基本構想の段階からクルマづくりを主導してきた、ミスターISとでも呼ぶべき存在。その思いはどこにあったのだろうか。

「当時も走りだデザインだと言っていたんですが、やはり同時にブランドのエントリーモデルとしての責務がありました。幅広いユーザー層を見据えて、しっかり売れるようにということです」

2013年に登場した先代ISは、居住性向上のためホイールベースを延長し、ヨーロッパ勢のディーゼルに対抗するべくハイブリッドを設定。一方、レーザースクリューウェルディングや構造用接着剤といった走りに寄与するボディ剛性向上技術の初採用など、意欲的なモデルとして生み出された。

「新型ではISの役割が変わって



小林直樹 Naoki Kobayashi
Lexus International 製品企画 主査
1986年にトヨタ自動車株式会社へ入社。車両実験部にて強度・信頼性評価を担当する。1994年からは第2シャシー設計部にてカローラ系のフロントサスペンション設計、1997年からは第2車両実験部 第5実験室にて9代目カローラ、フィールダー、スパシオ他の操安性・乗り心地開発を担当する。2002年からは初代オーリスの企画と開発推進、2008年からは主査として3代目LEXUS ISの企画と開発推進、2015年からはLEXUS RCの企画と開発推進、2016年からは4代目LEXUS ISの企画と開発推進を担当する。

きたと思っています。同じ価格帯にNXが出て、UXという弟分もできました。またGSというお兄さんがいなくなりもしました。その中でデモグラフィック的に全部を網羅してというより、お客さんの嗜好性に焦点をあてて開発できるようになりました」

レクサスブランドのラインナップ拡大で、他に任せられる部分は任せられるようになった。そのぶん、ISは純粋にコンパクトスポーツセダンを目指すことが可能になったというわけだ。

「たとえばSUVがあるから、セダンはヒップポイントを下げられる。大きくしないのが価値だよねと言っていい。こういうクルマを欲しいと思ってくれる人の気持ちそのままに企画できるんです。だからデザインも走りも尖ってやれましたよね」

競合と比較することもしなくなったという。そうなると、どうしても本望ではないこともしなければならなくなる。

「とくに中国市場を見るとサイズはどんどん大きくなりがちなんです。でも、それはESに任せて、〝ちょうど良さ〟をキープしようと」

新型ISは運動性能向上のためにタイヤサイズを拡大しており、それに伴って全幅も広がっている。全長も少し伸びているが、それは全幅に合わせたもので最小限に留めらたという。それが今回のISが目指した〝コンパクト〟の定義なのである。

では、このクルマが表現するスポーツセダンとはどんなものだろうか。スポーツクーペとは異なるはずだし、そこには当然レクサスらしさも求められる。

「ひと口に言えば心地の良いスポーツ感。ISが求めた走りは、そのままレクサスが目指す走りです。レクサスのスポーツの方向を示し、体現していくという責任を持って仕事をしてきました。ISは重心が低く、軽さもある。タイヤサイズ、ホイールベースなどのバランスも良い。このクルマでできなければ他のレクサス車ではできないわけですから」

とくにセダンとしては、きちんと室内の居住性、荷室が確保されていて、また後席の乗り心地にも配慮されていなければならない。実際、クーペの評価項目にはない後席の評価もしっかり行われる。

「クルマの曲げ方ひとつ取っても、後席の人が吹っ飛ぶような挙動はダメなんです」

実際、新型ISの走りは決してシャープで切れ味鋭いというものではない。あくまで穏やかに、しかし意のままに正確にクルマが動く。そんなフットワークと言える。

「レクサスはいろいろなクルマに乗ってきた人が最後に選ぶブランドにしたいと豊田社長は言います。そのためには本物中の本物でなければいけません。緊張感ではなく心穏やかになって味わうことに集中できるクルマ。そのためにはクルマを感じられ、対話できることが、とても大事になるんです」

新型がボディ剛性の一層の向上、そしてホイールのハブボルト締結を導入したのは、まさにそのためである。サイズアップや重量増の回避のためにプラットフォームは継続使用する。

それでもこれらのアイテムを新規導入すれば十分に目指す世界、レクサスらしい走りを実現できる。そう見極められた辺りから、開発は本格化していったのだという。

「クルマと対話できるから失敗したのもわかるしスイートスポットもすぐに伝わります。なので言ってみれば勝手に上手くなってくる。感じるようになる。これは贅沢ですよ！　コイツ、手放せないやっていう味ですよね」

それにしても一本筋の通ったクルマである。開発の現場を、小林チーフエンジニアはどのようにリードしていったのかが気になる。皆の意思を、一体どのようにまとめていったのか。

「皆のベクトルを合わせていくために開発リーダーとしては一貫していることを念頭に置きました。あっちこっち向かない。でも、クルマは言葉だけでそれをやっていくには難しい開発物です。なので、それこそ現地現物。おいしいものはおいしいわけですから、作って食べさせて『おいしいだろう？これやろうよ』って感じでやっていったんです。実際に乗れば、運転とか感じ方のレベルはいろいろでも、うまいものはうまいよねってなって、それで開発がうまく進んでいったんですよ」

INTERIOR



中央の10.3インチディスプレイは、スマートフォンとの連携もでき画面操作や音声操作が可能となっている。

POWER TRAIN



写真の3.5L V6エンジンの他に2.5L直4＋ハイブリッドシステム、2L直4ターボなど3機種が用意される。

REAR STYLE



レクサスの乗り味の基本とするため新設された下山テストコースで、徹底的に走行試験を行い開発された。

ものすごく有能な〝ガードマン〟になるフィルム 紫外線は100%遮断して熱も大幅にカット

〝コボテクト〟は高機能な自動車用フィルムを製造販売する日本の企業だ。自動車ジャーナリスト、桂伸一氏の会社？と思うのは半分正しく、半分違う。

文：大谷達也／写真：永元秀和 TEXT Tatsuya Otani PHOTOS Hidekazu Nagamoto



フィルムはクリアシリーズとスモークシリーズを用意。可視光線透過率が高いクリアシリーズは、フロントウインドウへの施工が可能だ。

自動車用ウインドウフィルムにとっていちばん重要な性能は「人間の目に見える可視光線はしっかり通して、有害な紫外線や車内の温度上昇を招く赤外線はしっかり遮断する」ことにある。

言ってみれば、自動車用ウインドウフィルムは高級マンションの入り口に立つガードマンのようなもの。その仕事は「住民は全員通すが、部外者は絶対に通さない」ことにあるのだけれど、たまに住人を通さなかったり、部外者をうっかり通してしまうのがダメなガードマン、ではなくて従来の自動車用ウインドウフィルム。ところが“KSBF（コボテクト サンブロック フィルム）”は住人に相当する可視光線は透過させる一方で、紫外線は100%、赤外線は最大で99%遮蔽してくれる。これほど、通す／通さないがクッキリとわかれたフィルムは事実上、このKSBF以外にないそうだ。

その断熱効果は、赤外線灯を使ったコボテクトのデモ用装置で簡単に体感できた。某有名メーカーのフィルムで赤外線灯の光を遮っても、その下に置いた手はジワジワと熱くなり最後には耐えられなくなるが、KSBFに換えるとスッと涼しくなり、熱をほとんど感じなくなった。

先日、KSBFを施工した桂さんのボルボXC40と、KSBFを施工していないXC40を2台並べて2時間ほど炎天下に駐車しておいたら、桂さんのクルマは車内がほとんど暑くなっていないのに、もう1台はハンドルに手を触れられないほど車内温度が上昇していて驚いた。自動車用ウインドウフィルムで、これほどまでに車内温度は変わってくるのだ。


KSBFは自動車用としてだけでなくビルやマンション、住宅などにも施工することが可能。各種フィルムの見本。


上部に赤外線灯があり、中段の左右にフィルムを置いて、どれくらい熱を遮蔽できるかが試せるデモ用装置。



桂伸一氏の愛称が昔から“コボちゃん“であることを知る人は多い。4コマ漫画の主人公に似てるのが由来だ。



スリット部にフィルムを差し込むと、上から紫外線遮蔽率、赤外線遮蔽率、可視光線透過率を表示する装置。

紫外線の遮蔽率を試すデモ用装置でも、他社製品との違いは歴然としていた。紫外線は人間の肌にとって有害なだけでなく、ダッシュボードなど樹脂製品のヒビ割れや退色を招くので、しっかりとケアしておきたいところだ。

ところで、コボテクトの社名は創業者である小堀琢矢さんの苗字に由来しているのだが、小堀さんは桂さんへの敬愛の念も込め、この社名に決めたそうだ。また、KSBFの効能に惚れ込んだ桂さんは、コボテクトのアンバサダー的な役割も務めているという。KSBFの施工店はコボテクトのホームページに掲載されているほか、認定施工店でなくても取り寄せてもらえる可能性があるので、詳しくは同社のホームページをご覧いただきたい。

■コボテクト https://kobotect.jp

ワイン由来の再生可能燃料がル マンを変える

環境に優しいと言われる再生可能燃料が、国際格式の耐久レースで正式に採用されることが決まった。内燃機関にも明るい未来が垣間見える。

文：神原 久（本誌）／写真：トタルエナジーズ／DPPI
TEXT Hisashi Kambara/MM PHOTOS TotalEnergies/DPPI



ル マン24時間耐久レースはまさに「持続可能なモビリティ発展のための実験場」となりそうだ。

自動車産業の革新は、やはりモータースポーツ抜きには語れない。

トヨタ、アストンマーティン、フェラーリ、ポルシェそしてプジョーも復帰する国際格式の耐久レースWEC（FIA World Endurance Championship）で、2022年から100％再生可能燃料が導入されることが決まった。もちろんル マン24時間レースの記念すべき第90回大会も、この燃料が使用されることになる。

「エクセリゥム レーシング100」と名付けられたバイオエタノール燃料の開発、生産を担うのはフランスの大手エネルギー企業、トタルエナジーズだ。同社は「2050年までに実質的なCO_2排出量ゼロ」を目標に掲げ、内燃機関や電気モーターのエネルギー効率を高めるための高度な潤滑油の開発などにも積極的に取り組んでいる。再生可能燃料をモータースポーツで使うことも、その戦略の一環だ。

ところでバイオエタノールと言うと、これまでは糖やでんぷんなどを原料として利用するケースが多く、人や家畜が口にする食料資源との競合が問題視されてきた。だが今回、WECで使用されるバイオマス由来の原料は、フランスの代表的産業であるワイン造りの過程で発生するぶどうの搾りかすや樽にたまった沈殿物質……基本的に廃棄される素材を利用している。これにトタルエナジーズのファイザン製油所で化学的に（もちろんカーボン循環型製法により）合成されたETBE（エタノールとイソブテンとの反応によって合成される物質）を混合する。

アルコールが入っているとはいえ「ワインで本当にレーシングマシンが走るの？」と心配に思われるかもしれないけれど、実はこのETBEは、ガソリンの性能評価で重要なオクタン価が非常に高いことも特徴だ。実際にレース車両で使用される「エクセリゥム レーシング100」は、従来の燃料と比べてCO_2排出量を65％以上削減できる一方で、モータースポーツで必要とされるすべての要件を備えているという。もちろん、最新のFIA基準を満たしていることは言うまでもない。

バイオマス由来の燃料が長く過酷な耐久レースの舞台で使用されることで、さまざまなデータが蓄積されていく。実用化に向けての問題点も、浮き彫りになることだろう。そして、もたらされる多くのフィードバックは、自動車文化の未来を変えることになるかもしれない。

たとえば再生可能燃料が現実的な価格で市販されるようになれば、絶滅危惧種と言われている内燃機関エンジンたちが環境負荷に気兼ねすることなく、元気に街を走り続けることができるかもしれないのだ。環境に配慮した次世代のクルマたちだけではなく、これまで私たちが愛してやまなかった旧世代の名車たちにも、新たな可能性が開けようとしている。

TotalEnergies



トタルエナジーズは、2021年5月に「トタル」から社名を変更。総合エネルギー企業としてエネルギー転換を目指す。潤滑油や燃料の分野でも、高度に環境に配慮した製品の研究開発に日夜取り組んでいる。


アストンマーティンレーシングチームにも、トタルエナジーズはテクニカルパートナーとして潤滑油を提供。

Vol.33

Soul to The Soul Searchers SeasonⅡ

清水和夫と石井昌道のソウル トゥ ザ ソウルサーチャーズ シーズンⅡ

Now is the time to know about welfare vehicles.

「今こそ知っておきたい福祉車両」



“カズオの見解”

「ウェルキャブにクルマが目指すべき最終到達点が見えた」

今回の取材を強く希望したのはKAZだった。自らの年齢や高齢化が著しく進む今の日本社会を考えたときに、見過ごせない大きな存在になりつつある福祉車両に実際に触れ、何を思ったのか。

文：清水和夫／写真：井上雅行　TEXT Kazuo Shimizu　PHOTOS Masayuki Inoue

自分が歳を取ることをつい忘れがちだが、身体は確実に衰えている。肉体が長い時間をかけて劣化するのはクルマと同じで、認知判断の機能もいつまでも絶好調なわけはない。

今回はトヨタの福祉車両「ウェルキャブ」を中心に取り上げるが、驚いたことがたくさんあった。今回の取材でガイドしてくれたのは、トヨタで福祉車両の開発に取り組んで20年の中川 茂さんというチーフエンジニアだ。身体の障害は人ぞれぞれ。つまり、クルマに対する多様なニーズがある。その意味では福祉車両は究極のカスタマイズカーなのである。

実は今回の取材前に知り合いが仙台にある福祉車両のショールームに転職したので、仙台のレース

の前に、ふとそこに立ち寄った。そこではリアの足まわりが車高を変えられるエアサスペンション（空気ばね）に変えられたノア／ヴォクシーに感動した。車いすを乗せるには、リアハッチから伸びるスロープを押し上げる必要があるが、これは従来のスロープ装備車では重く辛い作業で、電動ウインチを使うこともあるそうだ。

　そこで中川氏が率いるチームは、リアサスペンションをエアサスペンションに改造し、車高を下げることを考案。これでスロープの角度は約10度となだらかにできる。

　だが、エアサスペンションの下側の受け皿は、金属バネよりも直径が大きいので、改造する必要がある。量産車を改造すると、時間とコストがかかるため、ノア／ヴォクシーの量産車の設計段階から、受け皿を大きく設計していた。つまり、福祉車両という特殊な用途のクルマを、量産車とリンクさ


ヴォクシー 車いす仕様車（スロープタイプ）／ウェルチェア

ヴォクシーにスロープや車いすの固定具などを追加。車いすも車内に載せやすくトヨタが設計した。

「量産車と福祉車両が歩み寄ることは
高齢化社会においてはとても有益なことだ」


トヨタの車いす「ウェルチェア」を固定する車内床面の器具。白いフックが車いすに引っかかり固定する。


固定されたウェルチェアは座面後方を下げてクルマのシートに座っているのと近い状態にすることも可能だ。


下側を覗き込むとスロープの傾斜を緩やかにするために装備されたエアサスペンションのチャンバーがある。

せて開発しているのだ。やがて高齢者社会が進むと、こうしたクルマは特別ではなくなると思う。

誰でも自由に移動できるクルマであることが最終目標

　福祉車両と聞いて思い出すのは、辻典子さんとホンダの関わりのことだ。彼女はサリドマイドによる薬害で両腕に障害があった。住まいはホンダの事業所がある熊本だったので、ホンダの関係者は足だけで運転できるクルマを作れないかと考えていた。そもそも海外では、重度の障害がある人でも運転できるクルマは存在していたからだ。しかし、当時の道交法では両上肢を失った人の免許取得が認められていなかったのである。

　その後、足だけで運転できるクルマを作ろうというチャレンジが本田技術研究所内で始まり、それを完成させた。それが西ドイツ生まれのフランツシステムに、ホンダが独自開発した技術を組み合わせた足動運転補助装置の「Ｈｏｎｄａ・フランツシステム」へとつながった。その時にもうひとつ、タイヤも課題になった。

　身体に障害がある人でも運転できるクルマは作れるが、パンクしたらどうするのかということが問題になったのだ。そこでホンダの担当者はブリヂストンに相談し、空気が抜けても、ある一定の距離を走れるタイヤの開発をスタートした。ブリヂストンの関係者は「現在使われているランフラットタイヤの原点がそのときのタイヤだったと思います」と証言していた。

　身体の劣化は、視力や聴覚にも現れる。最近注目されているのが緑内障による視野欠損である。普段は両目で視野を補っているので自覚症状がないが、クルマの運転では信号を見落としたり、あるいは左折した先にいる歩行者に気づかないケースもある。西葛西にある井上眼科では「運転外来」という診療科を開設しており、簡易式のドライビングシミュレーターで視野欠損を検査する。このように自分のどこに衰えがあるのかを知ることも安全運転には必要だ。

　生まれつき障害を持つ人や、事故や病気が原因で身体に障害を負うと、自由な移動に制約が出ることが少なからずある。しかし、クルマを工夫することで、より多くの人が自由自在に移動できる社会の実現は、ある意味でモビリティの最終的なゴールかもしれない。

　67歳となった私は、まだ現役でラリーやレースを楽しんでいるが、いつまでも続くわけではない。福祉車両は決して他人事ではなく、自分事として考えていきたいと思った。日本は世界的に見ても国民の高齢化が著しく、高齢化社会のトップランナーとも言えるので、この課題解決のリーダーになるべきなのだ。



"マサミチの見解"

「トヨタが唱える三現主義が福祉車両にも表れている」

トヨタのウェルキャブシリーズには、まさに「目からウロコ」な工夫や技術が散りばめられていた。それらは徹底したリサーチを行い、使い手と同じ視線で開発する姿勢が生み出した賜物なのだ。

文：石井昌道／写真：井上雅行　TEXT Masamichi Ishii　PHOTOS Masayuki Inoue

これまで何度か触れたことがある福祉車両「ウェルキャブ」だが、じっくり取材したのは恥ずかしながら今回が初めて。想像よりもずっと深く考えられていて、また開発の苦労があることも知った。

一番ショッキングだったのはトヨタが開発した「ウェルチェア」という車いす。車いすのまま乗り降りするタイプのウェルキャブの存在は知っていたし、デイサービス業者のハイエースなどで車いすがそのまま乗り降りしている様子を目にしているが、車いすを使う人の気持ちや快適性を考えたことまではなかった。新型車の試乗記で、シートの出来に文句を言ったり、乗員が疲れないシートとはどうあるべきと考えているのに、だ。

車いすにはパラリンピックの競技用などスペシャルメイドもあるが、一般的なものはそこまで機能を追求しているわけではなく、車いすメーカーには自動車用シートの知見などもおそらくない。だから、車載時の車いすの座り心地などが考えられているわけではない。

実際に車載した一般的な車いすに腰掛けてみると、座面は前後方向に平らで、超アップライトだから体重のほとんどをお尻が点で支え、フットサポートによって足で踏ん張る格好となる。低速移動するぶんには問題はないが、自動車での移動となれば前後左右のGに耐えるのは大変だろう。足腰の筋


アクア
車いす収納装置付車
（助手席ターンチルトシート付き）

上の写真でイシイが使い勝手を確かめているのがこのクルマ。ターンシートと車いすの収納用器具を備える。


アルファード
サイドリフトアップチルトシート装着

助手席側の2列目シートが電動で動き乗降を補助。操作はワイヤレスリモコンで行い、使い勝手も良い。


ルーミー
助手席リフトアップシート車

電動で助手席が回転して車外にせり出し、乗り降りをしやすくる。座面の高さは最低で450mmと低い。



後席の助手席側は車いすが入るスペースにして、車いすの利用者が感じる疎外感をなくした。

シエンタ
車いす仕様車 タイプⅡ



車いす用のスロープを備えたモデル。エアサスペンションで車高を下げられるので、スロープの傾斜角は9.5度となだらかだ。

ノア ウェルジョイン
（助手席リフトアップシート付）



プロではないボランティアが運転することを考慮して、ハイエースなどよりも運転しやすいミニバンをベース車に選んだ。



手すりはお年寄りや障害者が掴みやすく、服が引っかかりにくいことを考慮した形状にした。

「使い手と本気で向き合ったからこそ具現化できた細やかな心配り」

力が弱っていればなおさらだ。

ウェルチェアは座面の後端が10㎝ほどチルトダウンし、お尻だけではなく、太ももや腰、背中などに体重が分散して身体がブレづらくなる。大げさに言えば、スポーツカーのシートに近くなるわけだ。身体を支えやすくなり、体重が分散するので長時間座ってお尻が痛くなるなんてことも抑えられる。アイポイントも普通のシートに座っている人と近くなって圧迫感がなくなり、会話も弾むだろう。

目指したのは車いす利用者がクルマで快適に移動できることだという。身体がブレまくって辛い移動では、近所の病院や買い物に行くのがせいぜいで、ロングドライブには尻込みする人がほとんど。あらゆる人に移動の自由を提供するのがモビリティの役目で、ウェルキャブ開発に長年携わってきた中川さんならではの視点だ。

その他にも、助手席回転チルトシート、ターンチルトシートなども体験したが、絶妙な角度によって乗降性が良いことに感心した。自分も高齢の親を、車高とヒップポイントの低い愛車に乗せるときに随分と苦労し、乗降性に優れたクルマを探し求めたが、ウェルキャブは特別なクルマだという意識があって検討はしなかった。

中川さんはウェルキャブの〝普通のクルマ化〟もテーマとしているという。たとえばノア／ヴォクシーの車いす仕様車でも、3列目シートを普通のクルマと同じような使い勝手にするべく考え抜くことだ。車いすを利用しない場合でも、そのまま普通のノア／ヴォクシーとして使い続けることができるので、自分が感じていたようなウェルキャブへの特別視が少なくなるというわけだ。

長年の努力の成果をどう継続し広めるかが課題

そのほか、上の写真の「ノアウェルジョイン」の手すりも興味深い。障害者や高齢者などの視線でモノ造りを考えている。これこそ現場、現物、現実という三つの現を重視した三現主義。トヨタが掲げる理念を如実に表す好例だ。

長年の経験からウェルキャブは開発されているが、サスティナブルなものにするためには後進の育成、メーカーの垣根を越えた横連携による仲間づくりも必要だろう。車いすの固定方法の標準化は経済産業省と連携を図り、また福井県永平寺町の「近助タクシー」など、自動車を開発だけではなく、さまざまな取り組みに挑んでいる。これから必要なのは、車いす利用者などに対する社会の意識を変えていくことで、それには自動運転と同じく社会受容性の醸成が不可欠。つまりメディアやジャーナリストが貢献すべき課題も大きいのだと思い知った次第だ。

石井（以下、イ）：今回はトヨタハートフルプラザ名古屋にやってきました。トヨタ車をベースにした福祉車両「ウェルキャブ」やクルマに関わりがある福祉関連製品の常設展示場であるハートフルプラザは全国に9カ所ありますが、名古屋まで来たのは福祉車両のチーフエンジニアである中川茂さんに直接お話を聞けるからです。ところで最近、KAZさんは福祉車両に興味を持っているそうで。

清水（以下、カズ）：ハートフルプラザに関わっている古い知り合いから、ノア／ヴォクシーの福祉車両がエアサスペンションを装備していると聞いて興味を持った。そこまで本気で開発しているんだと。

イ：今回はトヨタの中川さんに話を聞いて事情がよくわかりましたね。欧州では福祉車両を自動車メーカーが開発することはなく、すべて外部の架装メーカーなどが普通の市販車をベースに改造していると。それではできる範囲が限られているとも。

カズ：ノア／ヴォクシーの車いす仕様車などは良くできているよね。車いすを載せるときはエアサスペンションで車高を下げ、スロープの角度をなるべく浅くできる。

イ：リアまわりのフロアの改造や固定装置、フックの位置、折りたたみ式スロープの収め方、跳ね上げ式サードシートの使い勝手など考え抜かれていて、なるほどこれは自動車メーカーでないと難しいですよね。市販車の開発の段階から関わっていて、たとえばシエンタなどはリアゲートの角度を寝かせる

Soul to The Soul Searchers SeasonII

「今こそ知っておきたい福祉車両」

クロストーク

「ウェルキャブをとおして考える次世代モビリティのあるべき姿とは」

清水和夫 × 石井昌道



写真中央が取材のアテンドをしてくださったトヨタ自動車 CVカンパニー CV製品企画 ZW主査の中川茂氏。長年にわたりトヨタの福祉車両全般の開発に携わってきたエキスパートである。

スタイリッシュなデザイン案があったところ、車いす仕様の空間確保を考慮して角度を決めてもらったとか、その他でも内装材の形状などでも意見を採り入れてもらっているそうです。

カズ：もうひとつ感心したのはウェルチェアという車いすも開発していることだ。車いす仕様車に車載したときに、座っている人が快適に過ごせるかどうかを考えている。

イ：申し訳ないのですが、いままでそういった視点に気付かなかったですね。でも、考えてみればあたりまえで、普通の車いすは車載を考慮していません。ダイニングチェアのように超アップライトな座り姿勢ですから、クルマでの移動には適しておらず、かなり不安定で疲れるでしょう。それに実際に座らせてもらうと、普通の車いすのままだと頭および目の位置が高すぎて、視線的にも快適ではないんですね。

カズ：さらに画期的な固定方法も考案している。車体側の取付具と車いす側の取付具によってワンタッチでがっちりと固定される。

イ：通常はベルトなどを用いて、複数箇所を固定しているのですが、ねじれに気付かなかったり、緩んでしまうこともあるそうです。それに手間もかかるから介護する人も大変です。

カズ：さらにこの案を、チャイルドシートのISOFIXのように標準化しようとも働きかけている。トヨタの名を全面的に出さずに、他のメーカーと協力しようとしているのも立派だ。

イ：もうひとつ、目から鱗だったのがウェルジョインです。3列目シートの

アクセス性を良くするために、2列目の右側シートを省いて専用の2人掛けにして、乗降時につかまりやすい手すりを装着したモデルです。

カズ：手すりの位置や形状にもこだわりがあると言っていたな。おばあちゃんがよく着ている服だと、こういう形状だと袖が引っかかってしまいそうだとか、とにかく高齢者や障害者の動きをよく観察して考えている。

イ：中川さんは「私が開発したものでもっともローテクです」と言っていましたが、これの使い勝手は侮れないでしょう。

今後の自動車が目指すべきは万人のためのクルマであること

イ：KAZさんと自分が関わっているSIP自動運転では、公共交通機関が減って困っている地域での自動運転サービスにも取り組んでいます。路線バスなどがなくなったかわりに、ゴルフカートベースの自動運転車で、地域の人の足を確保しようというものですが、その中間を埋めるのにウェルジョインは最適ですね。

カズ：3月に、日本初のレベル3認可を受け無人自動運転移動サービスを開始した福井県永平寺町でも、それとは別にウェルジョインが「近助タクシー」として運行しているんだってね。

イ：ドライバーは定年で引退した人などで、完全なボランティアではなく有償とすることで持続性も考慮されています。利用者から感謝されてやりがいもあるし、ウェルジョインならコンパクトで乗り慣れた乗用車ベースだから運転も難しくないです。レベル3自動運転でのサービスと相互補完しながら普及して欲しいですね。







1ハンディキャップのある人の運転を補助する器具の紹介スペース。トヨタ以外のメーカーの製品も展示されていた。2お年寄りや障害のある人のクルマの乗降を補助する手すりは種類が豊富。使う人に合わせたものが選べる。3取材時のトヨタハートフルプラザ名古屋には15台以上のウェルキャブが展示されていた。

ウェルキャブなどを体感できるハートフルプラザ



ウェルキャブとクルマに関連した福祉用品を試すことができる施設。ここでは展示と購入相談を受け付けており、車両や製品の購入はトヨタの販売店に取り次ぐ。現在はコロナウイルス感染症拡大防止のため、来場前の電話による事前予約が必要となっている。

トヨタハートフルプラザ名古屋　愛知県清須市朝日弥生1　☎052-400-8739
https://www.modellista.co.jp/heartfulplaza/nagoya/

Learn from yesterday, Live for today, Hope for tomorrow.

カズ：日本の福祉車両は、クルマ側は先進的であるのはわかった。

イ：とはいえ、福祉全般に対しては欧州のほうが進んでいると言われています。自動車メーカーが福祉車両を開発しないのは、補助金が充実しているから架装メーカーがコストをかけても問題ないということらしいです。ただ、補助金が減っていくとしたら自動車メーカーが関与して、コスト意識を持ちながら開発する必要がでてくるかもしれません。いずれにせよ欧州では、電車に乗ろうとしている車いすの人を周囲が手助けするのは当たり前の光景であるようですが、日本では駅員が待機し、車内アナウンスなどもあって大げさです。

カズ：社会の受け入れ体制が、まだ醸成されていないのだろうな。ところでSIP自動運転システムはSIP－adusという略称がある。

イ：先進運転支援システムのADASと似ているけれど、一文字違う。

カズ：ADASは「Advanced Driver-Assistant Systems」だけど、adusは「Automated Driving for Universal Services」だ。つまりあらゆる人の移動の自由を確保するために自動運転システムは貢献するという考え方だ。ウェルキャブの取材を通じて、モビリティ全体のあるべき姿がより明快になったように思う。目指すところは同じだから協力し合えるところもあるはずだ。

FF→効率化→大量生産向けの先駆け。戦前に中型車のその名もずばりトラクシオン アヴァン(前輪駆動。左写真のモデル。排気量課税区分により7CV、11CVなどがある)で成功を収め、戦後はより簡素な2CVが登場。トランスミッションを前方に置いた縦置きレイアウトで、ルノーも同方式を採用。





庶民のための自動車を実現してみせた前輪駆動方式 2CV(1948年) CITROËN 2CV

「ヒッパレ〜♪ ヒッパレ〜 前から引っ張れ〜」

ホントか?

第35回

知ってた? 知らない?

金子直樹な理由

“クルマは乗って良し、語って良し”

押してダメなら引いてみな。と、そのどちらも試みてうまくいかず進退きわまっているカー漫談家は考える。こうなりゃ人生タックイン。前輪に託すぜっ!!

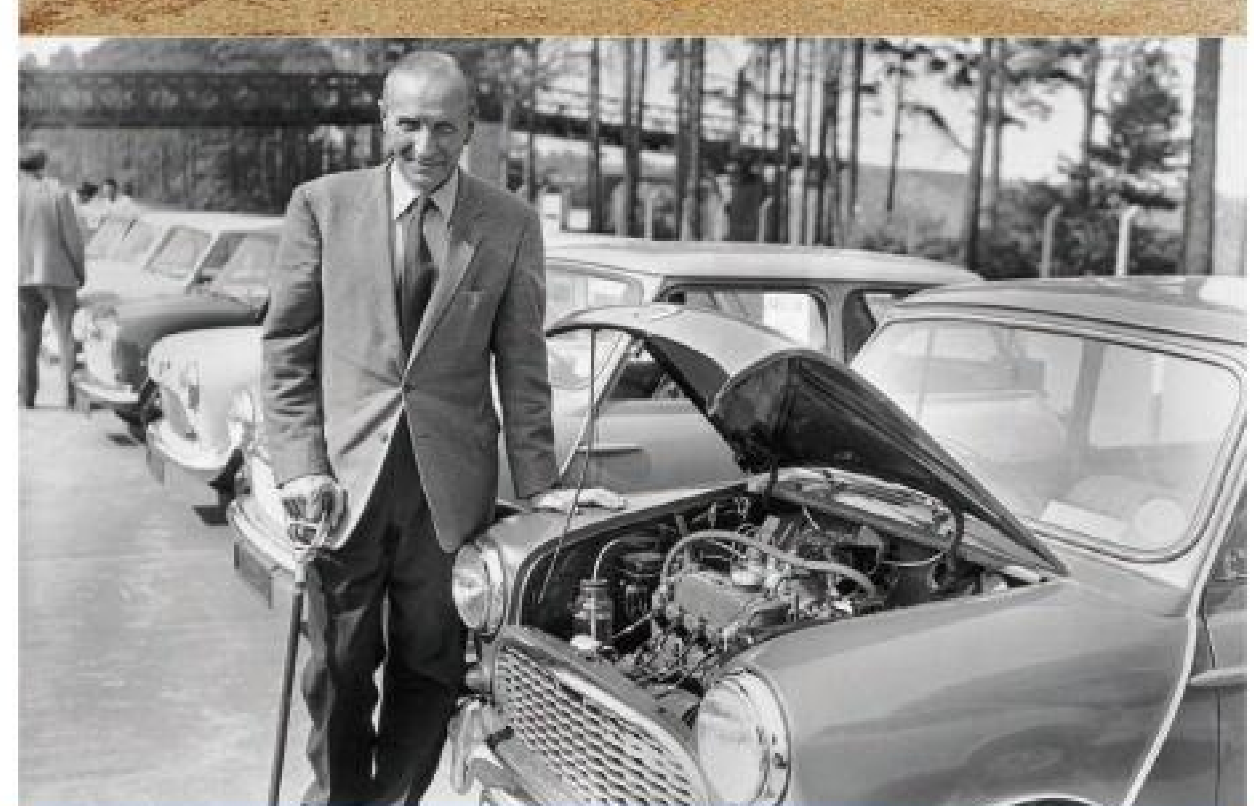
文:金子直樹 TEXT Naoki Kaneko

“うしろからまえから〜♪”と、畑中葉子は唄った。あまりに今回の内容にハマりすぎていて恐いので、さっそく本題に入りましょう。“前輪駆動”です。FF、FWDその他いろいろな呼び方があるが、日本カー界ではエフエフの呼称が広く通用しているので、以降“FF”と表記します。

いま世界中の乗用車の多くが、FFレイアウトを採用。後輪駆動のFRレイアウトは自動車誕生期からの大先輩で長らくクルマの常識と思われていたが、ヒョイと頭を切り替えてみれば、そもそも馬車はパワートレーンたる馬が先頭にいたわけで、ならばクルマだって前から引っ張ろうと考えるのはごく自然な発想で、黎明期からFFというアイデアは試されていました。18世紀のキュニョーの蒸気自動車や戦前のアメリカ車、ドイツ車まで遡ると大学の一般教養授業みたいになって落第者が続出しかねないので、時計の針を一気に進めましょう。嚆矢となったのは、シトロエンのトラクシオン アヴァンとBMCミニです。

シトロエンは、そもそも彼らの考える合理と普通を貫こうとするメーカーでした。パワートレーンとドライブトレーンが別れたFRには無駄が多いので、一体化のモジュールにしてしまえばいいとFFを導入。ただし、ハンドルを切るためにはドライブシャフトを





長身の大人も4人乗れる小さなクルマ
ミニ(1959年) BMC MINI

「私が4人乗れる最小限で最大のクルマを作る」長身の主任設計者アレック・イシゴニス(下写真)が生み出した“Car of the century”。横置きパワーユニットでフロアトンネルなしの前輪駆動を採用、狙いを完璧に達成した。



セダン登場から2年後にクーペもデビュー
フルヴィアクーペ(1965年) LANCIA FULVIA COUPE

1963年に小型セダンとしてフルヴィアが登場。クーペは2年後に追加された。コンパクトな狭角V4エンジンをアクスル前方に置き、前輪を駆動する。1960年代までのランチアはフィアット傘下でない単独企業で、独創的な技術思想を旨としていた。



先見の明により開発　1000（1966年） SUBARU 1000

1966年登場。完全な等速・伸縮自在ジョイントを得られず、見切り発車で開発がスタート。東洋ベアリング（現NTN）が英国のバーフィールド・ジョイントを原案に新型ジョイントの製品化に成功してFF駆動技術の礎となった。



幅広く普遍化させられるFFシステムを構築　128（1969年） FIAT 128

現代のFF車が採用するシステム、エンジンとトランスミッションを横一線に配したジアコーサ式（初出は1964年のアウトビアンキ プリムラ）を採用。横方向が長い、ドライブシャフトが不等長になるといった弱点は、等速ジョイントの進化などで見事に克服。



ロータリーエンジン初号機はFFでデビュー　Ro80（1967年） NSU Ro80

ロータリーエンジンを世界で初めて実用化したNSUの異色サルーン。2ローターエンジンをアクスル前方に縦置きし、前輪を駆動する。NSUは後にアウディに吸収されるが、駆動レイアウトやボディデザインに影響を今も残す。



前輪駆動式小型車の一大成功作　シビック（1972年） HONDA CIVIC

N360/ライフ/1300で"前輪駆動の会社"イメージを確立したホンダが放った傑作車のシビック。1960年代初頭の4輪車マーケット参入時、「FFなんて坂登れないだろ」と拒絶反応を示した本田宗一郎は、技術陣からメリットを説かれて理解すると、肯定派に転じた。



かつてあったV8横置きFFのキャデラック　アランテ（1986年） CADILLAC ALLANTÉ

アメリカ車は重厚長大なFR車のイメージが強く、プレミアムブランドのキャデラックはなおさらそうだが、早くからFF化に熱心だった。アランテは1980年代なかば、イタリア・ピニンファリーナとの共同開発で生まれた。

「我がカー半生は、前輪駆動とともにあった！と思うのだ」

by カネコナオキ

けっこうな角度で曲げなければならず、当時の技術では最終出力側とタイヤ側の回転が一致しない「不等速」がどうしても起きてしまい、それの克服が課題でした。

「どうやって出力するか」を再学習してみたい

不等速問題は自動車界だけでは解決できない全工業的かつ〝プロジェクトX〟的なもので、またも落第者だらけになるのでハショります。不等速問題を鮮やかに解決したのが、ミニだった。戦前に考案されていたボールベアリングの技術を応用した等速ジョイントに大量生産化のメドが立ち、横置きエンジンとすることでFF＝コンパクトという概念を世界に提示。

その後、ボールジョイントは東洋ベアリング（現NTN）などの開発によりいっそう洗練される。同社の「ダブルオフセットジョイント」はスバル1000に搭載されて初お目見えし、以降の大衆車FF化に大きく貢献しました。

ただし、ミニはエンジンとトランスミッションが2階建て構造（イシゴニス式と呼ばれる）、スバルは水平対向縦置きという技術者の個性が強く出たレイアウトで、いっそうの普遍化が求められました。答えを出したのがフィアットの主任設計者ダンテ・ジアコーサです。横置きにエンジンとトランスミッションを並べるジアコーサ式を考案し、より自由度の高いクルマ創りを可能とし、以降のFF車のほとんどがジアコーサ式の影響を受けて現代に至る。……ものすごーくかいつまんだ、FF車の流れでした。

ワタシはかつてこのテーマのために東洋ベアリングにまで押しかけたりシビックやミニ、シトロエン2CVを乗り倒したりしたカー漫談家ですが、学術書を書けるほどの次元には至りませんでした。その代わりに、カーをたくさん紹介したので許して下さい。

BEV化という、パワートレーンの圧倒的な自由表現が身近になる今、FFの持つ〝フルチンの自由〟をいま一度見つめましょう！　やばい、結局は畑中葉子なのか。



日本で一世を風靡した5代目ファミリア　ファミリア（1980年） MAZDA FAMILIA

それまでFRだった大衆車のファミリアを「このクラスなら前輪駆動が最適解である」との考えのもとに開発された。マツダは1960年代に初代ルーチェロータリークーペでFFを試みたことがあるが、それとは全く異なる思想を持っていた。

～夏休み後の欧州３連戦でＦ１グランプリの勢力図が変わった!? ～

2強を脅かす伏兵現る

夏休みを終えて再開したF1グランプリ欧州3連戦。3戦目のイタリアGPでは、2強（ハミルトンとフェルスタッペン）を制してマクラーレンが1-2フィニッシュを達成した。マクラーレンのこの進化で、今シーズンのF1グランプリの勢力図は変わるのか……。

文：赤井邦彦／写真：マクラーレン　TEXT Kunihiko Akai　PHOTOS McLaren



第14戦イタリアGP、ハミルトンとフェルスタッペンという2強が接触、リタイアするという中、2番グリッドからスタートし、見事に最初にチェッカーを受けたマクラーレンのダニエル・リカルド。

8月の夏休みが終わって、Ｆ１グランプリはベルギーGPから後半戦に入り、36年ぶりに開催されたオランダ、そしてイタリアと3週連続で開催された。

ところがその最初のレースであるベルギーGPは大雨に見舞われ、霧で視界も確保できず、スタートを大幅に遅らせて対処を試みたが、結局セーフティカーに引導されて3周走っただけで幕を閉じた。

雨の中で長い間待たされた観客は当然、主催者の手際の悪さに怒ったが、その怒りは後にさらに大きな怒りに変わった。それは主催者とＦ１グランプリ会社が、レースは成立したものとして観客への入場料返金はないと発表したからだ。レースにかかわらずあらゆるイベントはひとたび開催されると観客に対して入場料は返金されない。しかし、ベルギーGPの場合は矛盾を含んだ決定というほかなかった。

レースは正規のスケジュールから3時間も遅れてスタートした。ところが、そのスタート時にも雨脚は弱まることなく、セーフティカーの先導で順位を崩さず周回を重ねた。それが3周続いたところでこれ以上のレース続行は不可能という判断で、チェッカーフラッグが振られた。

豪雨の中、セーフティカーの先導で低速走行を強いられ、順位の変更もなく、わずか3周で終了。

主催者側はこれでレースが成立したと発表した。入賞したドライバーには通常の半分のポイントが与えられた。

この決定に最初に声を上げたのはハミルトンだった。これでは観客に苦労だけ押し付けているようなものだ、入場料は返金すべきだ、と。そもそも順位の変更さえ許されず、それもたった3周でレースと言えるのか。疑問を持ったのはハミルトンだけではないはずだ。

いずれの当事者でもない私でさえ、ベルギーGPは成立しなかったと信じていた。それだけに、主催者側の対応には大いに驚いた。

その後、主催者は観客に寄り添うような態度を示し始めたようで、もしかすると入場料の返還は叶えられるかもしれない。

というよりも、FIAはもっとレースの本質を見極めたルールを制定しておくべきだろう。誰もが疑問を持つような事態に対しては、十分な討議がなされた後で結論を出すべき。「ひとたびスタートすればレースは成立」等という疑問を挟むルールは改訂すべきだ。

そうした点に声を上げないチームやドライバーにも問題はある。自分たちの損得に対しては相手を貶めるようなコメントを出す時もあるのに、こうした政治的に自分たちの責任が問われそうな事柄に対しては腰が引ける。まさかF1界にも忖度がはびこっているわけではなかろうに。いずれにせよ、ベルギーGPの問題はもう一度しっかりと振り返り、観客に説明と返金はすべきだろう。F1グランプリの信頼を回復するために。

さて、悪夢のベルギーの1週間後、実に36年ぶりに行われたオランダGPは、フェルスタッペンの地元ということもあり、観客席はオランダカラーのオレンジ一色。その大観衆の熱気に背中を押されて、フェルスタッペンは圧倒的な速さでレースを制した。



イタリアGPはマクラーレンのダニエル・リカルド（右）の優勝に続き、2位にはチームメイトのランド・ノリス（左）が入った。マクラーレンの1-2フィニッシュは2010年以来。

このレースだけは、ハミルトンも手も足も出なかった。「レッドブルは圧倒的に速かった。我々とは違う世界を走っていた」とハミルトン。フェルスタッペンはこの地元レースの勝利で、再びハミルトンにポイント差を付け、選手権トップに踊り出た。

このレース、優勝のフェルスタッペンと2位のハミルトンの差が20秒も開いたが、実際には2秒程度だったはず。しかし、メルセデスは1点でも多くのポイントが欲しくて、最終ラップの前の周にハミルトンをピットに入れて新品タイヤに交換して送り出した。そう、最速ラップを獲得すれば1点が追加されるためで、その計画どおりハミルトンは最速ラップタイムを記録して、2位18点に1点を加えて19点を獲得した。

そして、最後にピットに入っても20秒遅れで2位に入賞できるということは、3位との間に巨大なギャップが築かれていたということ。つまり、オランダGPはフェルスタッペンとハミルトン、ふたりの戦いだったというわけだ。

ちなみに3位にはハミルトンのチームメイトであるバルテリ・ボッタスが入ったが、ハミルトンからはなんと36秒も離されていた。２０２１年のレースが誰と誰の間で争われているか、如実に物語るレースだった。

イタリアGPで見せたマクラーレンの強さは本物か

３連戦の最後はイタリアGP。イタリアGPはここ数年予期せぬ出来事に見舞われている。２０１９年にはフェラーリのシャルル・ルクレールが勝ち、20年にはアルファタウリのピエール・ガスリーが勝った。そして21年、マクラーレンのダニエル・リカルドに勝利の女神が舞い降りた。19年にフェラーリが勝ったことが予期せぬ出来事とは何事かと言われそうだが、実はその前にフェラーリがイタリアGPを制したのは10年。実に9年もの間、フェラーリは地元イタリアで涙を飲んでいたのだ。

フェラーリが好調だったのはミハエル・シューマッハが加入してから。１９９６年、98年、00年、02年、03年、04年06年と勝利を重ねている。それが10年にフェルナンド・アロンソが勝利して以来、ぱったりと勝てなくなっていた。それが19年、期待のルクレールが勝利を取り戻したことで、フェラーリの復活なるか、とティフォシは大いに湧いた。ところが、翌年にはイタリアのチームではあるがフェラーリではなくアルファタウリが勝ったのだから、フェラーリに対するイタリアの期待は再び縮んでしまった。そして、21年、勝ったのはマクラーレンのダニエル・リカルド。レッドブルを離れてからいまひとつ調子に乗らないリカルドだったが、マクラーレンの復活と歩調を合わせるように今季は調子を上げ、18年のモナコGP以来、キャリア8勝目をあげた。

ガスリーやリカルドの勝利を予期せぬ出来事と呼ぶのは失礼かもしれないが、現在のF1は明らかにメルセデスのハミルトンとレッドブルのフェルスタッペンの2強の戦いになっており、この2強を崩して勝利を掴むのは至難の業。

それゆえ、正直言ってふたり以外の勝利を予想することが難しかったからだ。しかし、21年のレースだけは様相が異なり、リカルドは土曜日のスプリントレースを制し、日曜日の決勝レースはスタートからゴールまで一度も他車のつけいる隙を見せなかった。完全な独走レースだった。たとえフェルスタッペンとハミルトンの接触事故がなくても、リカルドの勝利は実現していただろう。

マクラーレンの速さは、ランド・ノリスが2位に入ったことでも証明された。つまり、イタリアGPでマクラーレンが勝った事実は、不思議でもなんでもない現実だったというわけだ。こうして、フェルスタッペンとハミルトンの2強以外が頭角を現してくれるのは、F1グランプリにとって喜ばしいことだ。今シーズン、まだ残り数戦、いくつもの予想外のレースを見たいものだ。

重箱すみほじり講談

渡辺敏史の the ジドーシャ論

イラスト：林部研一

第168回 日産スポーツ名車たちの「神通力」を見た

我らの敏史さんが日常で感じた“ジドーシャにまつわるエトセトラ”を毎月ほにょほにょと斬っていきます。今月は、最近話題沸騰の日産スポーツモデルのお話をば。

100台限定モデルも設定。「深化」はまだまだ止まらない？

ベースから立派な1000万円オーバーと、国産車随一のプレミアムスポーツカーへと成長したGT-R。2022年モデルもまた究極のドライビングプレジャーを実現すべく、進化を遂げました。今回は専用カーボンセラミックブレーキ、リアスポイラーなどを装備した「Tスペック」を新設定。ダイナミック性能がさらに向上しているそう。



日産 GT-R

21年度決算を黒字化へと上方修正した日産ですが、待ってましたとばかりに？ 新型フェアレディZをニューヨークで発表、そして9月半ばには日本でGT-Rの22年モデルがオンライン発表されました。

ちなみにこの4月にはGT-Rニスモの22年モデルを先行発表しており、8月には予定生産数量を超えたため受注停止がアナウンスされています。なんかそういうビールも最近ありましたが、なにしろこちらのブツは2420万円〜ですから、相変わらずの「神通力」に恐れ入る次第です。

9月の発表はこのGT-Rニスモとは別の、標準仕様としての22年モデルだったわけですが、ここにもTスペックなる限定車が仕込まれていました。ご存じの方も多いと思いますがGT-Rの商品企画を担当するのは田村宏志氏。いよいよ自分の名前を仕込んだのかと思いきや、断じてそれはないと。スポーツカーの新たな潮流を目指すという「トレンドメーカー」や、第2世代以降の動的指標である「トラクションマスター」から取ったR35GT-Rの社内専用開発コード「TM」から、Tをいただきましたとご当人が話しておられました。ちなみにTスペックは限定100台の販売予定で、9月末には抽選申し込みも〆切られております。

思えば現行GT-Rがデビューしたのは07年秋の東京モーターショーですから、かれこれ14年の月日が経ちます。同一の車台という視点でみれば996〜997世代のポルシェ911にも匹敵するご長寿ぶりです。しかもGT-Rはこの間、ハコに大掛かりな改修は加えられていません。田村さんは「GT-Rの何が凄いってやっぱりボディ。600psでも全然いけるくらいの余力がある」と常々おっしゃっていますが、そういう意味ではハコさえ生きていれば新車に戻るとまで言われた930世代に、より近いかもしれませんね。

ところで、R51-03という符号を耳にしたことがある方、いらっしゃるかもしれません。これ、四輪走行騒音規制を示すコードです。UNECE＝国連欧州経済委員会の組織下にあるWP29＝自動車基準調和世界フォーラムが、各国の自動車の認証や検査について、ある程度国際的に協調して取り決めていきましょうという活動をしていまして、これに米中日韓等も加わっているわけです。

で、ここで取りまとめられた騒音規制が22年10月から、フェーズ3という段階に移行します。エンジンやエキゾースト由来に加えてタイヤから発せられるノイズなども含めて音量削減が求められる非常に厳しいものです。

果たして欧州はBEV戦略を織り込んでデジュリスタンダードを立てていたのでは……と訝しがってしまいます。で、GT-Rは現状のままではそこに抵触してしまうことは確実ゆえ、来夏にはディスコンになるんじゃないかという噂が囁かれているんですね。

ニュル7分29秒台の時計で世界を仰天させて以降、クルマの運動性能において世界のベンチマークのひとつであり続けたGT-Rの終焉は現実化してしまうのか？ 22年にはさまざまな規制強化が待っていますから、二輪四輪問わず名車との別れは多くなるかもしれません。仮にそうなったとしても、長きにわたる日産スポーツカーの輝かしき歴史は、新しいZがしっかり繋いでくれることでしょう。

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

NewModel

レクサスRC-Fを一部改良



新たにマットブラック塗装を施した10本スポークの19インチ鍛造アルミホイールも設定。また、全車スカッフプレートにRC F限定の新デザインを採用している。

レクサスは9月2日、RCを一部改良した。Fパフォーマンスパッケージに専用内装色のブラック&アクセントブルーを新規設定。ブルーのアクセントカラーを施すほか、アルカンターラをステアリングホイール、シフトノブに新規採用。価格は1052万円〜1449万円。

NewModel

レクサスISが一部改良、2種類の特別仕様車も設定





一部改良では、レーントレーシングアシスト(LTA)の制御内容の見直し、新しいブレーキペダルとマスターシリンダーを採用。またIS300hにはアクセサリーコンセントをオプション設定した。

レクサスは9月9日、ISに特別仕様車「Fスポーツモデルブラック S」および「Fスポーツモデルグリッター」を設定。どちらもブラック基調のカラーコーディネイトや専用アルミホイールが特徴。価格は565万円〜700万円。IS300/350もブレーキなど一部改良を受けた。

Topic

アウディ"スフィア"コンセプトカーの第2弾発表





ボディサイズは全長5350×全幅2000×全高1390mmで、ホイールベースはA8のロングホイールベースバージョンを上回る3190mm。

アウディは9月2日、IAAモビリティでグランドスフィアコンセプトを発表した。レベル4の自動運転に対応するBEVで、ステアリングホイールとペダル類を格納することが可能で、キャビンはファーストクラスラウンジの雰囲気となる。

Topic

ジープ初のピックアップトラック、グラディエーターが今冬発売



「グラディエーター」は、ジープブランドが標榜する「Go Anywhere. Do Anything(どこでも行ける、何でもできる)」のスピリットを継承し、ラダーフレーム採用の卓越した走破能力を誇る。

ジープは9月15日、ピックアップトラック、グラディエーターの今冬の国内導入を発表した。北米で2018年にローンチしたモデルで、ベースは「ラングラーアンリミテッド」。日本仕様は右ハンドルとなる。詳細は今冬公表予定。

NewModel

DS7クロスバックにパフォーマンスラインを設定



フロントグリルのひし形の格子やルーフレールはツヤを出したブラックで、DSウイングとリアガーニッシュはマットブラックで仕上げている。

グループPSAジャパンは、「DS7クロスバック eテンス4×4/ブルーHD」に、フォーミュラEをインスパイアした「パフォーマンスライン」を追加した。ボディにブラックのアクセントカラーを採用、インテリアはアルカンタラで彩られる。パワートレーンはクリーンディーゼルとPHEV。価格は609万円〜727万円。

Topic

フォルクスワーゲンがコンセプトカー「ID. LIFE」を世界初公開



プラットフォームは、フォルクスワーゲンがスモールカーセグメント向けに開発したモジューラーエレクトリックマトリックス(MEB)。MEBをベースにした車両で初めて前輪駆動を採用する。

フォルクスワーゲンは9月6日、IAAモビリティで「ID.ライフ」を発表した。2025年に2万ユーロで発売されるスモールカーのありようを示すBEVで、234psを発生するモーターを搭載し、57kWhの高電圧バッテリーにより航続距離は約400km(WLTP)。天然&リサイクル可能な素材をボディ各所に採用している。

Topic

スバルが新型WRXを世界初公開



初代から引き継がれてきたWRXらしさを継承しつつ、さらなる高みを目指し、パフォーマンスカーとしての価値と実用的なセダンとしての価値を革新的に進化させた。

スバルは9月10日、新型WRXを世界初公開した。パワーユニットは2.4L水平対向4気筒ターボを、スバルパフォーマンストランスミッションまたは6速MTと組み合わせ搭載する。またWRXとして初めてスバルグローバルプラットフォームを採用、上質な走りを実現している。2022年に北米で販売開始予定。

Topic

ベントレーマリナーの手で最初の2モデルが完成



ベントレーのマリナーとモータースポーツ担当であるポール・ウィリアム取締役は「最初の2台が完成したことでチーム全体が大きな誇りを感じています」とコメントしている。

ベントレーマリナーは、ビスポークプロジェクトの新シリーズとして「ブロワー」および「バカラル」の顧客向け車両の完成を発表した。ブロワーはバーキンググリーンのボディカラーで、インテリアも同色レザーを採用。バカラルはアトムシルバーのボディカラーほか、内外装のほぼすべてがビスポークとなる。

Topic

全国のボルボディーラーで「自然でんき」の斡旋開始



ボルボは環境負荷低減を目指し2030年までに販売する全ての新車をBEVにし、2040年にはクライメートニュートラルを実現するという目標を掲げ電動化を推進している。

ボルボカージャパンは9月9日、エネルギー関連企業「SBパワー」と提携、全国の正規ディーラー（北陸電力管内のぞく）で実質再生可能エネルギー100%の「自然でんき」の斡旋を開始した。家庭用電気の再生可能エネルギー切り替え申込みがディーラーで可能となり、利便性が向上する。

CarGoods

TRDがレクサスブランド向けのFスポーツパーツを発売





開発コンセプトは「エアロダイナミックコントロール」と「トータルバランス」。ES用は「洗練されたスタイルで美意識と機能美にこだわり抜いたスポーツパーツ」をキーワードとしている。

TRDからFスポーツパーツ（TRD）が登場した。対応車種はレクサスESで、フロントスポイラー、スポーツマフラー&リアディフューザー、サイドスカート、アルミホイールなどをラインナップする。全国のレクサス販売店で購入可能である。

Topic

BMWアルピナXD3/XD4が一部改良



本国でのX3/X4のフェイスリフトに伴い、アルピナXD3/XD4も新型へとアップデートされた。国内への導入は2022年上旬を予定している。

BMWアルピナは9月12日、XD3/XD4を一部改良、予約受注を開始した。XD3は22PSアップの355ps、XD4は6psアップの394psへと、それぞれ最高出力を向上。両モデルとも可変スポーツステアリングを改良、よりシャープで応答性の高いハンドリングを実現する。

Topic

ポルシェがフルEVのコンセプトカー「ミッションR」を発表



1088psの最高出力を発生する予選モードで、0→100km/hは2.5秒未満で加速し、最高速度は300km/hを超える。

ポルシェAGは9月7日、IAAモビリティでコンセプトカー「ミッションR」を発表した。同モデルはフルBEVによるワンメイクシリーズの未来を示すもので、予選モードで1088ps、レースモードで680psの最高出力を発生する新開発のふたつのモーターを搭載、サーキットでは911GT3カップと同等のラップタイムで走行できるという。

CarGoods

新型シビック用の無限パーツが早くも発売





新型シビック用の無限パーツは「ダイナミック&スポーツ」をコンセプトに製作される。無限らしいスポーティさを高めるこだわりを込めたパーツをラインナップしている。

無限は新型シビックに対応するパーツを発表した。ラインナップはフロントアンダー／サイドガーニッシュ／リアアンダーで構成された「スタイリングセット」、オールステンレスの「スポーツエキゾーストシステム」、スリット加工付き「ブレーキローター」、鍛造18インチアルミホイール「FS10」など、多彩な内容となっている。

NewModel

デザインを一新した新型メガーヌ登場



LEDヘッドライトユニットには、最新のルノーモデルと同じ立体的なストライプや、ヘッドライトカバーにダイヤモンドのモチーフが組み込まれたものが採用されている。

ルノージャポンは8月26日、新型メガーヌを発売した。エクステリアはデザインを一新。エンジンは159psの1.3L直4ターボに統一され、ギア比を最適化した電子制御7速DCT（7EDC）が組み合わされる。価格は310万円～330万円。

NewModel

BMW M3&M4に4WDモデル、xDriveが誕生



M専用の4輪駆動システム「M xDrive」と制御システム「ドライビングダイナミックコントロール」によってサーキットでもMモデルのパワーをしっかりと路面に伝達する。

BMWは9月3日、M3セダンおよびM4クーペにxDriveを追加、販売を開始した。通常モデルに加え、先進安全装備などを省いて約25kg軽量化する一方、Mドライバー・パッケージなどを標準装備しサーキットでのスポーツ走行に最適化した「トラックパッケージ」も設定。価格は1354万円～1490万円。

Topic

ホンダが幻の日本GPにかわるオンラインイベントを開催



イベントでは、レーシングドライバーに質問ができるオンラインライブセッションや幻となった日本GPトロフィーの初公開など、日本GPを楽しみにしていたファンへ向けたコンテンツを用意する。

ホンダは開催中止となったF1日本GPにかわりオンラインイベント「ホンダジャパニーズバーチャルGP」を、10月7日より開催する。企画内容など詳しくは特設ページ(https://www.honda.co.jp/motorsports/virtualmsland/)にて。

NewModel

日産GT-Rの2022年モデルを発表、あわせて特別仕様車を限定発売



Tスペックのボディカラーには、2色の新色である「ミレニアムジェイド(上)」と「ミッドナイトパープル(下)」を設定した。

日産はGT-Rの2022年モデルを発表。さらに特別仕様車2モデルも発表した。「プレミアムエディションTスペック」は、サスペンション専用セッティングと専用鍛造ホイールによる軽快でスムーズなハンドリングが特徴。「トラックエディションエンジニアードバイニスモTスペック」はカーボン製パーツで軽量化、圧倒的なパフォーマンスが味わえる。価格は1082万8400円〜1788万1600円。

NewModel

ロータスがレース専用モデルのエミーラGT4を発表



RMLグループと共同開発されたエミーラGT4。ロータスが公道とサーキットでの経験を活かした70年以上の革新の集大成となる。

ロータスは9月8日、「エミーラGT4」の概要を公開した。パワーユニットはトヨタ製の3.5L V6で、最高出力は405.5ps。最新の安全基準を満たす軽量のモータースポーツコンポーネントと機器を搭載し、レースへの対応も可能だ。正式発表は年内を予定となる。

NewModel

フロントマスクを刷新した新型CLSが予約受注を開始



新型では一部グレードにボディカラーの選択肢を広げる「Individualizationプログラム」とスポーティな印象を高める「カーボンパッケージ」を新設する。

メルセデスベンツ日本は9月9日、新型CLSを発表、予約受注を開始した。グリルを中心にフロントのデザインを変更。ヘッドアップディスプレイを全グレードに標準装備とし、快適性を高めた。価格は918万円〜1599万円。

NewModel

ジャガーの電気自動車Iペイスの2022年モデルが登場



2022年モデルでは、新グレードとしてSをベースにブラックエクステリアパックなどを備えたブラックエディションを追加し、全4グレード展開。価格は1005万円〜1221万円。

ジャガー・ランドローバー・ジャパンは9月9日、Iペイスの2022年モデルの受注を開始した。BEV車でのレース技術をフィードバックして効率性や温度管理性能を向上。内外装もよりスポーティかつ上質にグレードアップしている。

NewModel

カローラ初のSUVカローラクロスが発売



ラゲッジ容量は5人乗車時487L、後席を倒すとロードバイクの搭載も可能。ラゲッジルーム開口部は荷持の積み下ろしがしやすい地面から720mmの高さに設定するなど、使い勝手の良さを実現した。

トヨタは9月14日、カローラクロスを発売した。パワートレーンはガソリンとハイブリッドを用意、ハイブリッドは4WD(E-Four)も選べる。キャビンは背の高さを活かした快適性とラゲッジルーム容量を特徴とする。価格は199万9000円〜319万9000円。

NewModel

ジムニー/ジムニーシエラが一部仕様変更



スズキは9月16日、ジムニー/ジムニーシエラを一部仕様変更した。スズキセーフティサポート非装着車にもオートライトシステムを搭載、4速AT車に停車時アイドリングストップシステム(2WD走行時のみ作動)が追加された。また、ジムニーにスペアタイヤロアカバーが追加された。

グレード構成は変わらず、価格はジムニーが148万5000円〜190万3000円、ジムニーシエラが179万3000円〜208万4500円となる。10月20日より発売。

Topic

ポルシェがクラシックモデルに対応するPCCMを販売



3.5インチディスプレイを備えたPCCMは、Fモデルから993モデルまでの911とトランスアクスル車両に対応。7インチのPCCM Plusは996とボクスターの986に対応している。

ポルシェジャパンは“クラシックモデル”に対応する「ポルシェクラシックコミュニケーションマネジメントシステム(PCCM)」の販売を開始した。1DIN/2DINのスペースに3.5インチ/7インチ(PCCM Plus)のディスプレイをインストールし、スマホ連携のナビが利用できる。

NewModel

V90/V90クロスカントリーに新インフォテインメントシステムを導入



ユーザーフレンドリーなインターフェースが特徴。アプリとサービスはGoogleアシスタントによる自然で直感的な操作が可能。



ボルボカージャパンは9月1日、「V90/V90クロスカントリー」にGoogleを搭載した新インフォテイメントシステム「Google Maps and Services」を導入、発売した。Androidスマホ同様の地図、アプリ操作環境のほか、ボルボ独自の緊急通報/故障通報サービス「Volvo Cars app」の利用が可能になる。価格は694万円〜914万円。

ModelCar

1/43スケールのシビックミニカー発売



問ホビージャパン　URL:http://hobbyjapan.co.jp

「ホビージャパン1/43スケールミニカー」から新型シビックが、限定生産モデルとして登場。プレミアムクリスタルレッドメタリックなど全5色をラインナップする。ディスプレイケースとシビックロゴ入りディスプレイベースも付属。価格は6380円。

CarGoods

塗るだけで黄ばみや白化を分解



塗るだけでヘッドライトの透明感が復活する「LOOXヘッドライト　クリア＆プロテクト」。まず黄ばみや白化を化学的に分解、次に強力にコーティングする2ステップ方式を採用、効果は最長2年継続する。価格はオープン。

問呉工業
☎03-5773-2391

Goods

スクーデリアアルファタウリとコラボした6Kカーボン採用の高機能メタルウォッチ



「スクーデリアアルファタウリ」とコラボした「エディフィスEQB-1200AT」。チームカラーのネイビーをベースカラーとし、文字盤には6Kカーボンを採用。バンドはコーデュラ／本革の2タイプが付属する。価格は7万4800円。

問カシオ計算機
☎03-5334-4869

CarGoods

低燃費と経済性に優れたスタンダードタイヤ



低燃費と経済性に優れたスタンダードタイヤ「ブルーアースEs ES32」。全サイズで「転がり抵抗性能A」「ウェットグリップ性能C」以上を獲得。長いライフも特徴とする。135/80R12～245/40R19まで全92サイズを発売。価格はオープン。

問横浜ゴム
0120-667-520

CarGoods

新しい録画方式のドライブレコーダー



問慶洋エンジニアリング
☎03-3431-8194

本体に64GBのeMMCを内蔵して録画するドライブレコーダー「AN-R092」。衝撃に強く、またmicroSDのような接触不良の恐れもなく、約20年という長寿命も実現。フルHD録画が可能なリアカメラがセットとなる。価格はオープン。

Goods

ネグローニと新型Zがコラボ



問ネグローニファクトリートーキョー
☎03-3801-8591

日産の新型Zとコラボしたドライビングシューズ「イデアコルサ×NISSAN Z イカヅチイエロー」。足全体をホールドする力強いフィット感によって抜群の操作性、快適性を誇る。価格は4万8400円。ほかブルーとホワイトをラインナップする。

CarGoods

光触媒と高性能フィルターで除菌&消臭



光触媒がウイルスや雑菌、匂いを除菌、消臭する「ココネアCAX-HP100」。高性能フィルターも搭載し、花粉やPM2.5も捕集する。ドリンクホルダーに設置、内蔵するタッチセンサーにより手をかざして「電源オン／風力アップ／電源オフ」の操作が可能。価格はオープン。

問JVCケンウッド
カスタマーサポートセンター
0120-2727-87

ModelCar

1/24スケールでサバンナRX-7を再現



問ハセガワ　☎054-628-8241

「サバンナRX-7（SA22C）」前期型の最上位グレード「リミテッド」を、新金型を使って1/24スケールで再現したプラモデル。リトラクタブルヘッドライトは開閉可能で、シートのチェック模様を再現するデカールも同梱する。価格は3520円。



ボルボ V60 B4モメンタム

第7回／7カ月目　1万8346km

3396km（今月の走行距離）

15.8km/L（燃費：3396km÷214.7L）

8月20日〜9月21日

突然だが、我が家は10歳／8歳／4歳の子ども3人を含む5人家族であり、そのためプライベートでは国産の3列シートミニバンを所有している。これは乗車定員と車内スペースの広さを考慮しての選択だったこともあり、いずれはミニバンから卒業したいと、夢を思い描いていたりする。そこで今回、V60でちょっとしたドライブに出かけてみることにした。

文：蔭山洋平（本誌）　TEXT Yohei Kageyama(MM)

Volvo V60 B4 Momentum

ミニバンでなくてもいい　そう思わせる懐の深さ。

ミニバンから卒業、そんなことを考えるようになったのは、同じく5人家族を持つ友人ふたりがどちらも2列シートSUVを所有しているからだ。曰く、車内の横の広さとラゲッジスペースがあれば遠出も問題ないという。

そんな友人を羨ましく思っていたこともあって、予行演習も兼ねてステーションワゴンのV60に5人乗って、いざドライブへ！

とその前に、4歳児用に用意したのはボルボ純正のチャイルドシート「ブースタークッション＆バックレスト」だ。届いた箱を開封すると思っていたよりもコンパクトなシートが現れる。

後席中央に置くことを考えていた私にとって省スペース設計は嬉しい反面、バックレストのサイドサポートが小さいことによる体のズレも心配になるところ。しかし、表皮をよく見ると滑りにくいヌバックレザーが贅沢に貼られているではないか。しっとりと肌触りが良い……羨ましいくらいだ。走り出して段差を乗り越えるような場面でも、滑ることはないようだ。

もうひとつ、運転に集中したい私にとっての懸念材料があったとすれば、3人掛けによる窮屈さから不満発生→子ども同士のケンカに発展するパターンである。

しかし、これも杞憂に終わった。スマートなチャイルドシートの両脇に座る娘ふたりは窮屈さをまったく感じなかったというのだ。そもそもV60は全幅1860㎜、リアシート幅も1330㎜（実測値）あるので、子どもが3人掛けしても余裕がある。

しかも、後席用のエアコン吹き出し口もBピラーとセンターコンソール後端（オプション）に4カ所配置されていることもあって、終始ご機嫌だったように見える。助手席の妻がApple CarPlayで子どもたちの好きな曲を選択すれば、後席から歌声やら笑い声が絶えることはなかった。

予行演習は目論見どおり成功したようだ。今回は短距離ドライブに終わってしまったが、定員乗車で529Lのラゲッジスペースを持つV60なら、家族5人での長距離宿泊旅行だって難なくこなしそうだ。条件さえ整えば行きたいところだが、さて叶うだろうか。



高級なヌバックレザーを採用したボルボ純正品。価格はクッションとバックレスト合わせて8万3600円である。


体重15〜36kgに対応し、バックレストを高さ5段階、角度を2段階で調整できる。表皮を外すこともできそうだ。


車内の静粛性が高く、乗員同士も近いため会話がよく聞こえる。

ジープ コンパス リミテッド

第2回／2カ月目　6427km

1745km（今月の走行距離）

10.6km/L（燃費：1745km÷164.1L）

8月20日〜9月22日

マルチエアシステムを採用する2.4Lエンジンは日々、自然吸気らしい快音を発しながら元気にMMコンパス号を走らせてくれている。パドルシフトは未装備なので、エンジンブレーキをかけたい場合はシフトセレクターでの操作となるがその反応はややゆっくりとしたもの。でも、その感覚にもだいぶ慣れた。前後のオーバーハングが短いサイドビューは、精悍な印象だ。

文：香高和仁（本誌）　TEXT Kazuhito Kotaka(MM)

Jeep Compass Limited



慣れて使い勝手を理解 車線維持への強い意識。

新型コンパスのハンドルを握るようになって、ほぼ2カ月が過ぎた。ようやく、その操作系にもだいぶ慣れてきたと思う。

電動調整式の運転席シートやドアミラー調整とか、基本的なことについては当初からなんの問題もなく使用できている。クルマを走行させることについても、同様だ。

習熟が必要だと感じているのはADAS（先進運転支援システム）の使い方、インフォテインメント系の操作方法である。

最初のうち、走行していて驚いたのが、ハンドルを操舵しているときにグイグイと力強いアシストが入ってくることだ。とくに、カーブしている道路を走行している場合に、自分の意図とは異なる動きをしようとすることが多くてちょっとビックリしたのだ。

取扱説明書を確認すると、これはアクティブレーンマネジメント機能によるものだとわかった。その説明には「前方用カメラを使用して道路上の車線または道路端を検知することで車線境界線内の車両位置を判定し、同時に、ブラインドスポットモニターシステムは車両が車線変更しようとする際に隣の車線の車両を検知します」とある。動作範囲は60〜180km/hで、稼働中は車両が車線の中央に位置するように誘導する操作が行われるのだ。また、そのマネジメントシステムではハンドルへ入力する方法を、振動のみ／ハンドルアシストのみ／振動＋ハンドルアシストの3種類から選べるようになっている。

ということで〝振動のみ〟によるアシストを選んだのだが、一度エンジンをオフにするとこれはリセットされる。始動時は、自動的に〝振動＋ハンドルアシスト〟モードとなるのだ。もっとも、安全性を考えればデフォルト状態でもっとも強力なアシストが行われるモードとなるのは当然のことだ。

なおアクティブレーンマネジメントのオンオフ用スイッチは、新型となったコンパスの一大特徴である10・1インチサイズの大型タッチパネルモニター下にある。これを2回押すことで、動作をオフにできる。ただ、〝振動のみ〟のアシスト機能は欲しいのでオフにはせず毎回、始動後にマネジメント画面から振動のみのモードを選ぶようにしている。時にそれを忘れてしまうのが、課題ではある。



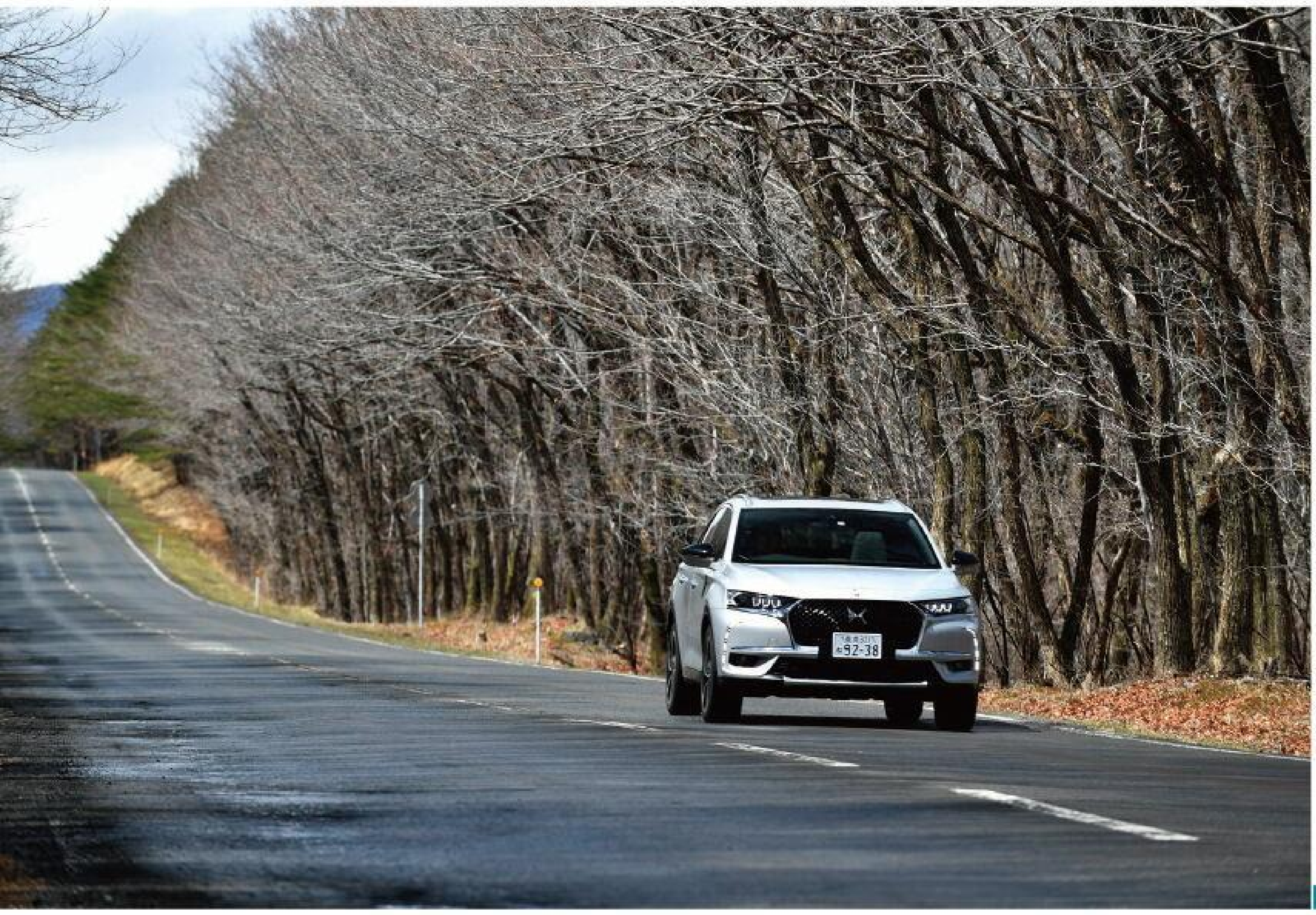
リミテッドは電動式のハンズフリーパワーリフトゲートを装備。スイッチはラゲッジルーム内の左側にある。



新型コンパスが採用するマルチビューディスプレイ。リミテッドは10.25インチサイズ。指針表示も可能。



タッチパネルモニターは大画面だが、操作は停止時に行うものだ。



DS7 クロスバック Eテンス 4×4

第4回／4カ月目 1万2708km

1974km（今月の走行距離）

12.3km/L（燃費：1974km÷161.0L）

8月20日〜9月24日

プラグインハイブリッドのメリットを最大限に享受するには充電が必要なことは言うまでもないが、今回はあまり充電する機会に恵まれなかった。それでも平均燃費が12.3km/L台を記録したことは、このクルマが搭載する1.6Lエンジンの燃費性能の優秀さを物語っている。ちなみにカタログに記載されているWLTCモードのハイブリッド燃費は、14.0km/Lである。

文：千葉知充（本誌） TEXT Tomomitsu Chiba(MM)

DS7 CROSSBACK E-TENSE 4×4

DS7 クロスバック Eテンス 4×4のドライブモードには、「スポーツ」、「ハイブリッド」、「コンフォート」、「4WD」、「エレクトリック」の4つが用意されている。

「エレクトリック」は、駆動用バッテリーに電力が残ってる時のデフォルトであり、電力が残っていない場合は、「ハイブリッド」になる。ちなみにこのクルマには、エンジンで充電する「チャージ」モードやそれをセーブして使いたい時にEV走行する「ホールド」モードは用意されていない。そのため、あらかじめ貯めた電気を使いたくない時などは、「スポーツ」モード＋「B」モード（回生強め）で走ることにしている。



フロントマルチポイントランバーサポートのスイッチはシート横前方にあり、ここかモニターでオン／オフが可能だ。



最高出力200ps、最大トルク300Nmを発生する1.6L直4ピュアテックガソリンターボエンジンを搭載している。

オフロードはいまだ未経験 まだ奥が深そうだ

このモードの組み合わせはエンジンのみで駆動するため、EV走行しないことに加え、「D」モード時よりも回生が強く減速エネルギーを積極的に貯められるからである。1・6Lエンジンは実にパワフル。最高出力200ps／最大トルク300Nmもありまったく不満を感じない。そして足まわりも引き締まりスポーティな走りを味わわせてくれる。

乗り心地は、「エレクトリック」が一番快適である。ただ充電分がなくなり自動的に「ハイブリッド」に切り替わると少し足まわりが硬くなる。そんな時は「コンフォート」を選ぶ。「エレクトリック」に近い快適な乗り心地となるので、街乗りなどでは、お勧めだ。

私は、街乗りは「エレクトリック」または「コンフォート」、ワインディングロードや電力を使いたくないときは「スポーツ」、高速道路を走る時は「ハイブリッド」と走る場面でマメに切り替える。

そしてこのクルマには「4WD」モードが用意されるのも特徴である。これは、フロントを1・6Lエンジン、リアを電気モーターで駆動する4WDシステムだが、実はまだその出番がない。オフロードを走っていないからである。ただし、実力は相当高そうである。

それは同じシステムを採用しているプジョー3008GT ハイブリッド4でオフロードを走ったことがあり、その4WD性能の高さを実際に確認しているからである。DS7 クロスバック Eテンス 4×4は、まだまだ奥が深い。



リチウムイオン電池の定格電圧は347V、総電力量は13.2kWh。

Motor Magazine

自動車ライフ誌［モーターマガジン］

3.0T	M440i xDrive(右・4WD)	8AT	10,500,000
5シリーズセダン(2017.1.12.FMC,2021.4.1.一部価格改定)			
2.0T	523i ラグジュアリー(右)	8AT	7,520,000
	523i M スポーツ(右)	8AT	8,070,000
2.0DT	523d xDrive ラグジュアリー Edition Joy+(右・4WD)	8AT	7,860,000
	523d xDrive ラグジュアリー(右・4WD)	8AT	8,110,000
	523d xDrive M スポーツ Edition Joy+(右・4WD)	8AT	8,410,000
	523d xDrive M スポーツ(右・4WD)	8AT	8,670,000
2.0T※	530e ラグジュアリー Edition Joy+(右)	8AT	8,250,000
	530e ラグジュアリー(右)	8AT	8,810,000
	530e M スポーツ Edition Joy+(右)	8AT	8,500,000
	530e M スポーツ(右)	8AT	9,060,000
2.0T	530i ラグジュアリー(右/左)	8AT	8,550,000
	530i M スポーツ(右/左)	8AT	8,800,000
3.0T	540i xDrive M スポーツ(右・4WD)	8AT	11,180,000
4.4T	M550ixDrive(右・4WD)	8AT	13,350,000
	M5(右/左・4WD)	8AT	18,140,000
	M5 コンペティション(右/左・4WD)	8AT	19,000,000
5シリーズツーリング(2017.6.22.FMC,2021.4.1.価格改定)			
2.0DT	523d xDrive Touring ラグジュアリー Edition Joy+(右・4WD)	8AT	8,240,000
	523d xDrive Touring ラグジュアリー(右・4WD)	8AT	8,500,000
	523d xDrive Touring M スポーツ Edition Joy+(右・4WD)	8AT	8,790,000
	523d xDrive Touring M スポーツ(右・4WD)	8AT	9,050,000
2.0T	530i Touring M スポーツ(右・4WD)	8AT	9,180,000
3.0T	540i xDrive Touring M スポーツ(右・4WD)	8AT	11,560,000
7シリーズ(2015.10.7.FMC,2021.4.1.価格改定)			
3.0T	740i(右)	8AT	11,100,000
	740iラグジュアリー(右)	8AT	11,800,000
	740i Mスポーツ(右)	8AT	13,010,000
	740Li エクセレンス(右)	8AT	15,140,000
	740Li Mスポーツ(右)	8AT	15,140,000
3.0DT	740d xDrive ラグジュアリー(右・4WD)	8AT	12,280,000
	740d xDrive Mスポーツ(右・4WD)	8AT	13,490,000
	740Ld xDrive エクセレンス(右・4WD)	8AT	15,620,000
	740Ld xDrive Mスポーツ(右・4WD)	8AT	15,620,000
3.0T※	745eラグジュアリー Edition Joy+(右)	8AT	11,860,000
	745eラグジュアリー(右)	8AT	12,410,000
	745e Mスポーツ Edition Joy+(右)	8AT	13,120,000
	745e Mスポーツ(右)	8AT	13,680,000
	745Le xDrive エクセレンス Edition Joy+(右・4WD)	8AT	15,480,000
	745Le xDrive エクセレンス(右・4WD)	8AT	16,040,000
	745Le xDrive Mスポーツ Edition Joy+(右・4WD)	8AT	15,480,000
	745Le xDrive Mスポーツ(右・4WD)	8AT	16,040,000
4.4T	750i xDriveラグジュアリー(右/左・4WD)	8AT	16,170,000
	750i xDrive M スポーツ(右/左・4WD)	8AT	17,340,000
	750Li x Drive エクセレンス(右/左・4WD)	8AT	18,940,000
	750Li x Drive M スポーツ(右/左・4WD)	8AT	18,940,000
6.5T	M760Li xDrive(右/左・4WD)	8AT	26,130,000
	M760Li xDrive V12エクセレンス(右/左・4WD)	8AT	26,130,000
8シリーズ クーペ(2018.11.9.NEW,2021.4.1.価格改定)			
3.0T	840i(右)	8AT	12,080,000
	840i Mスポーツ(右)	8AT	13,350,000
3.0DT	840d xDrive(右・4WD)	8AT	12,830,000
	840d xDrive M Sport(右・4WD)	8AT	14,100,000
4.4T	M850i xDrive(右/左・4WD)	8AT	17,760,000
	M8(右/左・4WD)	8AT	22,680,000
	M8コンペティション(右/左・4WD)	8AT	24,740,000
8シリーズ カブリオレ(2019.2.19.NEW,2021.4.1.価格改定)			
3.0T	840i(右)	8AT	13,080,000
	840i Mスポーツ(右)	8AT	14,210,000
3.0DT	840d xDrive(右・4WD)	8AT	13,830,000
	840d xDrive M Sport(右・4WD)	8AT	14,960,000
4.4T	M850i xDrive(右・4WD)	8AT	19,050,000
	M8(右/左・4WD)	8AT	23,780,000
	M8コンペティション(右/左・4WD)	8AT	25,840,000
8シリーズ グラン クーペ(2019.10.25.NEW,2021.4.1.価格改定)			
3.0T	840i(右)	8AT	11,720,000
	840i M Sport(右)	8AT	13,200,000
3.0DT	840d xDrive(右・4WD)	8AT	12,470,000
	840d xDrive M Sport(右・4WD)	8AT	13,950,000
4.4T	M850i xDrive(右/左・4WD)	8AT	17,440,000
	M8(右/左・4WD)	8AT	22,310,000
	M8 コンペティション(右/左・4WD)	8AT	24,370,000
Z4(2019.3.25.FMC,2021.4.1.価格改定)			
2.0T	sDrive20i Mスポーツ(右)	8AT	6,910,000
3.0T	M40i(右)	8AT	8,660,000
X1(2015.10.16.FMC,2021.4.30.一部仕様変更)			
1.5T	sDrive18i xライン(右)	7DCT	4,670,000
2.0DT	xDrive18d xライン Edition Joy+(右・4WD)	8AT	5,030,000
	xDrive18d xライン(右・4WD)	8AT	5,280,000
	xDrive18d M スポーツ Edition Joy+(右・4WD)	8AT	5,210,000
	xDrive18d M スポーツ(右・4WD)	8AT	5,460,000
X2(2018.4.16.NEW,2021.4.30.一部仕様変更)			
1.5T	sDrive18i M Sport X(右)	7DCT	4,960,000
2.0DT	xDrive20d M Sport X Edition Joy+(右・4WD)	8AT	5,390,000
	xDrive20d M Sport X(右・4WD)	8AT	5,640,000
2.0T	M35i(右・4WD)	8AT	7,050,000
X3(2017.10.19.FMC,2020.11.17.一部改良)			
2.0T	xDrive20i(右・4WD)	8AT	6,750,000
	xDrive20i xライン(右・4WD)	8AT	7,210,000
2.0T※	xDrive30e xLine Edition Joy+(右・4WD)	8AT	7,780,000
	xDrive30e M Sport Edition Joy+(右・4WD)	8AT	7,810,000
	xDrive30e xLine(右・4WD)	8AT	8,330,000
	xDrive30e M Sport(右・4WD)	8AT	8,360,000
2.0DT	xDrive20d xライン(右・4WD)	8AT	7,420,000
	xDrive20d M スポーツ(右・4WD)	8AT	7,450,000
3.0DT※	M40d(右・4WD)	8AT	9,080,000
3.0T	M40i(右・4WD)	8AT	8,890,000
	M(右・4WD)	8AT	12,100,000
	Mコンペティション(右・4WD)	8AT	13,130,000
X4(2018.9.6.FMC,2020.8.1.一部価格改定)			
2.0DT	xDrive20d(右・4WD)	8AT	6,950,000
	xDrive20d Mスポーツ(右・4WD)	8AT	7,740,000
2.0T	xDrive30i M スポーツ(右・4WD)	8AT	8,380,000
3.0T	M40i(右・4WD)	8AT	9,250,000
	M(右・4WD)	8AT	12,360,000
	Mコンペティション(右/左・4WD)	8AT	13,390,000
X5(2019.2.27.FMC,2021.2.24.一部改良)			
3.0DT※	xDrive35d(右・4WD)	8AT	9,450,000
	xDrive35d Mスポーツ(右・4WD)	8AT	10,430,000

2.0T※	45TFSIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	7,300,000
	45TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	7,880,000
3.0T	SQ5(右/左・4WD)	8AT	9,320,000
Q5スポーツバック(2021.7.14.NEW)			
2.0DT※	40TDIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	7,290,000
	40TDIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	7,870,000
3.0T	SQ5(右/左・4WD)	8AT	9,670,000
Q7(2016.1.14.FMC,2020.8.18.MC,2021.10.1.価格改定)			
3.0T※	55TFSIクワトロ(右・4WD)	8AT	9,710,000
	55TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	8AT	10,440,000
Q8(2019.7.3.NEW,2020.8.18.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
3.0T※	55TFSIクワトロ(右・4WD)	8AT	10,490,000
	55TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	8AT	11,610,000
	55TFSIクワトロ ラグジュアリー(右・4WD)	8AT	11,610,000
4.0T※	RS Q8(右/左・4WD)	8AT	18,970,000
e-tron(2021.1.13.NEW,2021.10.1.価格改定)			
モーター	50クワトロ(右・4WD)	—	9,350,000
	50クワトロ アドバンスド(右・4WD)	—	11,100,000
	50クワトロSライン(右・4WD)	—	12,560,000
e-tronスポーツバック(2020.9.17.NEW,2021.1.13.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
モーター	50クワトロSライン(右・4WD)	—	11,450,000
	55クワトロ Sライン(右)	—	12,910,000
e-tron GT(2021秋導入予定)			
モーター	クワトロ(4WD)	—	13,990,000
	RS(4WD)	—	17,990,000
R8クーペ(2016.3.26.FMC,2020.10.15.価格改定,2021.10.1.価格改定)			
5.2	V10パフォーマンス5.2FSIクワトロ Sトロニック(右/左・4WD)	7DCT	30,760,000
R8 スパイダー(2017.3.28.FMC,2021.10.1.価格改定)			
5.2	V10パフォーマンス5.2FSIクワトロ Sトロニック(右/左・4WD)	7DCT	32,250,000
BMW	BMWジャパン 0120-269-437		
i3(2013.11.13.NEW,2021.5.1.一部価格改定)			
モーター	i3 Edition Joy+(右・120Ah)	—	5,050,000
	i3(右・120Ah)	—	5,660,000
モーター+発電エンジン	i3レンジエクステンダー Edition Joy+(右・120Ah)	—	5,550,000
	i3レンジエクステンダー(右・120Ah)	—	6,160,000
1シリーズ 5ドア(2019.8.29.FMC,2021.6.2.一部仕様変更)			
1.5T	118i(右)	7DCT	3,620,000
	118i Play(右)	7DCT	4,000,000
	118i M スポーツ(右)	7DCT	4,360,000
2.0T	M135i xDrive(右・4WD)	8AT	6,410,000
2.0DT	118d Play Edition Joy+(右)	8AT	4,070,000
	118d M Sport Edition Joy+(右)	8AT	4,430,000
	118d Play(右)	8AT	4,350,000
	118d M Sport(右)	8AT	4,710,000
2シリーズ クーペ(2014.2.26.NEW,2021.4.1.一部価格改定)			
3.0T	M2 コンペティション(右)	6MT	9,090,000
	M2 コンペティション(右)	7DCT	9,350,000
	M2 CS(右)	6MT	12,600,000
	M2 CS(右)	7DCT	12,850,000
2シリーズ グラン クーペ(2019.10.31.NEW,2021.6.2.一部仕様変更)			
1.5T	218i(右)	7DCT	3,940,000
	218i Play(右)	7DCT	4,320,000
	218i Mスポーツ(右)	7DCT	4,680,000
2.0DT	218d Play Edition Joy+(右)	8AT	4,420,000
	218d Mスポーツ Edition Joy+(右)	8AT	4,780,000
	218d Play(右)	8AT	4,700,000
	218d Mスポーツ(右)	8AT	5,060,000
2.0T	M235i xDrive(右・4WD)	8AT	6,730,000
2シリーズ アクティブ ツアラー(2014.10.1.NEW,2020.4.1.価格改定)			
1.5T	218i ラグジュアリー(右)	7DCT	4,490,000
2.0DT	218d ラグジュアリー(右)	8AT	4,760,000
	218d xDrive ラグジュアリー(右・4WD)	8AT	5,010,000
2シリーズ グラン ツアラー(2015.5.26.NEW,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	218i ラグジュアリー(右)	7DCT	4,370,000
2.0DT	218d ラグジュアリー(右)	8AT	4,630,000
	218d xDrive ラグジュアリー(右・4WD)	8AT	4,880,000
3シリーズ セダン(2019.1.30.FMC,2020.8.20.車種追加,2021.4.1価格改定,2021.9.3.車種追加)			
2.0T	318i(右)	8AT	4,950,000
	318i Mスポーツ(右)	8AT	5,660,000
	320i(右)	8AT	5,450,000
	320i Mスポーツ(右)	8AT	6,070,000
	330i Mスポーツ(右)	8AT	6,550,000
2.0DT	320d xDrive Edition Joy+(右・4WD)	8AT	5,800,000
	320d xDrive(右・4WD)	8AT	6,050,000
	320d xDrive Mスポーツ Edition Joy+(右・4WD)	8AT	6,320,000
	320d xDrive Mスポーツ(右・4WD)	8AT	6,570,000
2.0T※	330e Mスポーツ Edition Joy+(右)	8AT	6,250,000
	330e Mスポーツ(右)	8AT	6,810,000
3.0T	M340i xDrive(右/左・4WD)	8AT	9,990,000
	M3 コンペティション(右)	8AT	13,240,000
	M3 コンペティション トラックパッケージ(右)	8AT	14,360,000
	M3 コンペティション M xDrive(右)	8AT	13,540,000
	M3 コンペティション M xDrive トラックパッケージ(右)	8AT	14,660,000
3シリーズ ツーリング(2019.9.26.FMC,2021.4.1.価格改定)			
2.0T	318i(右)	8AT	5,300,000
	318i Mスポーツ(右)	8AT	5,920,000
	320i(右)	8AT	5,790,000
	320i Mスポーツ(右)	8AT	6,310,000
2.0DT	320d xDrive Edition Joy+(右・4WD)	8AT	6,060,000
	320d xDrive(右・4WD)	8AT	6,300,000
	320d xDrive Mスポーツ Edition Joy+(右・4WD)	8AT	6,580,000
	320d xDrive Mスポーツ(右・4WD)	8AT	6,830,000
3.0T	M340i xDrive(右・4WD)	8AT	10,250,000
4シリーズ クーペ(2020.10.16.FMC,2021.4.1価格改定,2021.9.3.車種追加)			
2.0T	420i(右)	8AT	5,840,000
	420i M スポーツ(右)	8AT	6,390,000
3.0T	M440i xDrive(右/左・4WD)	8AT	10,380,000
	M4(右/左)	6MT	12,980,000
	M4 コンペティション(右/左)	8AT	13,480,000
	M4 コンペティション トラックパッケージ(右/左)	8AT	14,600,000
	M4 コンペティション M xDrive(右／左)	8AT	13,780,000
	M4 コンペティション M xDrive トラックパッケージ(右/左)	8AT	14,900,000
4シリーズ カブリオレ(2021.2.25.FMC,2021.9.10.車種追加)			
2.0T	420i(右)	8AT	6,410,000
	420i Mスポーツ(右)	8AT	6,960,000
3.0T	M440i xDrive(右・4WD)	8AT	10,890,000
	M4 コンペティション M xDrive(右/左)	8AT	14,330,000
4シリーズグランクーペ(2021.7.16.NEW)			
2.0T	420i(右)	8AT	6,200,000
	420i Mスポーツ(右)	8AT	6,600,000

アウディ	アウディジャパン 0120-598-106		
A1スポーツバック(2019.11.1.FMC,2020.6.16.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
1.0T	25TFSI(右)	7DCT	3,000,000
	25TFSIアドバンスド(右)	7DCT	3,320,000
	25TFSI Sライン(右)	7DCT	3,560,000
1.5T	35TFSIアドバンスド(右)	7DCT	3,770,000
	35TFSI Sライン(右)	7DCT	4,010,000
A3スポーツバック(2021.4.21.FMC,RSを除く,2021.10.1.価格改定)			
1.0T※	30TFSI(右)	7DCT	3,190,000
	30TFSI アドバンスド(右)	7DCT	3,510,000
	30TFSI Sライン(右)	7DCT	3,950,000
2.0T	40TFSI クワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	4,470,000
	40TFSI クワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	4,900,000
	S3スポーツバック(右・4WD)	7DCT	6,520,000
2.5T	RS3スポーツバック(右・4WD)	7DCT	8,500,000
A3セダン(2021.4.21.FMC,RSを除く,2021.10.1.価格改定)			
1.0T※	30TFSI(右)	7DCT	3,380,000
	30TFSI アドバンスド(右)	7DCT	3,700,000
	30TFSI Sライン(右)	7DCT	4,140,000
2.0T	40TFSI クワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	4,660,000
	40TFSI クワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	5,090,000
	S3セダン(右・4WD)	7DCT	6,710,000
2.5T	RS3セダン(右・4WD)	7DCT	8,690,000
A4(2016.2.8.FMC,2021.1.13.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
2.0T※	35TFSI(右)	7DCT	5,460,000
	35TFSIアドバンスド(右)	7DCT	5,930,000
	35TFSI Sライン(右)	7DCT	5,800,000
2.0DT※	35TDIアドバンスド(右)	7DCT	6,270,000
	35TDI Sライン(右)	7DCT	4,630,000
2.0DT	40TDIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	5,310,000
	40TDIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	5,780,000
2.0T	45TFSIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	5,900,000
	45TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	6,370,000
3.0T	S4(右/左・4WD)	8AT	9,100,000
A4アバント(2016.4.20.FMC,2021.1.7.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
2.0T※	35TFSI(右)	7DCT	5,750,000
	35TFSIアドバンスド(右)	7DCT	6,220,000
	35TFSI Sライン(右)	7DCT	6,090,000
2.0DT※	35TDIアドバンスド(右)	7DCT	6,560,000
	35TDI Sライン(右)	7DCT	4,920,000
2.0DT	40TDIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	5,600,000
	40TDIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	6,070,000
2.0T	45TFSIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	6,190,000
	45TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	6,660,000
3.0T	S4アバント(右/左・4WD)	8AT	9,390,000
2.9T	RS4アバント(右/左・4WD)	8AT	12,700,000
A4オールロードクワトロ(2016.9.6.FMC,2020.10.7.MC)			
2.0T※	オールロードクワトロ(右・4WD)	7DCT	6,440,000
A5スポーツバック(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT※	35TDIアドバンスド(右)	7DCT	6,280,000
	35TDI Sライン(右)	7DCT	6,770,000
2.0DT	40TDIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	6,620,000
	40TDI クワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	7,110,000
2.0T※	45TFSIクワトロSライン(右・4WD)	7DCT	7,210,000
3.0T	S5 スポーツバック(右/左・4WD)	8AT	9,450,000
2.9T	RS5 スポーツバック(右/左・4WD)	8AT	13,680,000
A5クーペ(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT	40TDIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	6,620,000
	40TDIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	7,110,000
2.0T※	45TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	7,210,000
3.0T	S5クーペ(右/左・4WD)	8AT	9,450,000
2.9T	RS5クーペ(右/左・4WD)	8AT	13,680,000
A6(2019.3.12.FMC,2020.9.15.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT	40 TDIクワトロスポーツ(右・4WD)	7DCT	7,590,000
2.0T※	45TFSIクワトロ スポーツ(右・4WD)	7DCT	7,940,000
3.0T※	55TFSIクワトロSライン(右・4WD)	7DCT	10,960,000
2.9T※	S6(右/左・4WD)	8AT	13,490,000
A6アバント(2019.3.12.FMC,2020.11.28.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT	40 TDIクワトロスポーツ(右・4WD)	7DCT	8,000,000
2.0T※	45TFSIクワトロ スポーツ(右・4WD)	7DCT	8,300,000
3.0T※	55TFSIクワトロSライン(右・4WD)	7DCT	11,260,000
2.9T※	S6(右/左・4WD)	8AT	13,800,000
4.0T※	RS6(右/左・4WD)	8AT	17,910,000
A7スポーツバック(2018.9.5.FMC,2020.11.28車種追加,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT	40 TDIクワトロ(右・4WD)	7DCT	8,380,000
2.0T※	45TFSIクワトロ(右・4WD)	7DCT	8,450,000
3.0T※	55TFSIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	11,560,000
2.9T※	S7(右/左・4WD)	8AT	14,340,000
4.0T※	RS7(右/左・4WD)	8AT	18,350,000
A8(2018.9.5.FMC,2020.8.25.車種追加)			
3.0T	55TFSIクワトロ(右・4WD)	8AT	11,510,000
	60TFSIクワトロ(右・4WD)	8AT	15,810,000
	L 60TFSIクワトロ(右・4WD)	8AT	17,160,000
4.0T※	S8(右/左・4WD)	8AT	20,100,000
TTクーペ(2015.8.20.FMC,2020.10.23.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
2.0T	40TFSI(右)	7DCT	5,000,000
	45TFSIクワトロ(右・4WD)	6DCT	6,260,000
	TTSクーペ(右/左・4WD)	6DCT	8,420,000
2.5T	TTRSクーペ(右/左・4WD)	7DCT	10,550,000
Q2(2017.4.26.NEW,2021.2.24.MC※SQ2を除く,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	35TFSIアドバンスド(右)	7DCT	4,000,000
	35TFSI Sライン(右)	7DCT	4,370,000
2.0T	SQ2(右・4WD)	7DCT	5,990,000
Q3(2020.8.19.FMC,2020.12.8.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	35TFSI(右)	7DCT	4,490,000
	35TFSIアドバンスド(右)	7DCT	4,760,000
	35TFSI Sライン(右)	7DCT	5,060,000
2.0DT	35TDI クワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	5,210,000
	35TDI クワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	5,510,000
2.5T	RS Q3(右・4WD)	7DCT	8,660,000
Q3スポーツバック(2020.8.19.NEW,2020.12.8.車種追加,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	35TFSI(右)	7DCT	4,640,000
	35TFSI Sライン(右)	7DCT	5,290,000
2.0DT	35TDI クワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	5,710,000
2.5T	RS Q3スポーツバック(右・4WD)	7DCT	8,920,000
Q5(2017.9.20.FMC,2021.3.8.MC,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT※	40TDIクワトロ アドバンスド(右・4WD)	7DCT	6,940,000
	40TDIクワトロ Sライン(右・4WD)	7DCT	7,520,000

●価格は東京地区車両価格(消費税含む)。単位:円(2021年9月24日現在) ●省略表記の意味:T=ターボ、DT=デイーゼルターボ、SCはスーパーチャージャー、※ +モーター
●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)。

1.4T	TSIコンフォートライン(右)	6DCT	4,325,000
	TSIハイライン(右)	6DCT	5,071,000
2.0DT	TDIハイライン(右)	6DCT	5,384,000
パサート(2015.7.16.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	TSI エレガンス(右)	7DCT	4,364,000
	TSI エレガンス アドバンス(右)	7DCT	5,073,000
2.0DT	TDI エレガンス(右)	7DCT	4,719,000
	TDI エレガンス アドバンス(右)	7DCT	5,428,000
パサートヴァリアント(2015.7.16.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	TSI エレガンス(右)	7DCT	4,566,000
	TSI エレガンス アドバンス(右)	7DCT	5,277,000
	TSI Rライン(右)	7DCT	4,921,000
2.0DT	TDI エレガンス(右)	7DCT	5,632,000
	TDI エレガンス アドバンス(右)	7DCT	5,940,000
パサートオールトラック(2018.10.31.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)			
2.0DT	TDI 4MOTION(右・4WD)	7DCT	5,611,000
	TDI 4MOTIONアドバンス(右・4WD)	7DCT	6,139,000
アルテオン(2017.10.17.NEW,2021.7.13.MC,2021.10.1.価格改定)			
2.0T	TSI 4MOTION Rライン(右・4WD)	7DCT	5,764,000
	TSI 4MOTION Rライン アドバンスド(右・4WD)	7DCT	6,340,000
	TSI 4MOTION エレガンス(右・4WD)	7DCT	6,340,000
アルテオン シューティングブレーク(2021.7.13.NEW,2021.10.1.価格改定)			
2.0T	TSI 4MOTION Rライン(右・4WD)	7DCT	5,969,000
	TSI 4MOTION Rライン アドバンスド(右・4WD)	7DCT	6,545,000
	TSI 4MOTION エレガンス(右・4WD)	7DCT	6,545,000
Tクロス(2019.11.27.NEW,2021.5.13.車種追加,2021.9.2.仕様変更)			
1.0T	TSIアクティブ(右)	7DCT	2,867,000
	TSIスタイル(右)	7DCT	3,126,000
	TSI Rライン(右)	7DCT	3,503,000
Tロック(2020.7.15.NEW,2020.5.13.車種追加)			
1.5T	TSIスタイル(右)	7DCT	3,550,000
	TSIスタイル デザインパッケージ(右)	7DCT	3,760,000
2.0DT	TDIスタイル(右)	7DCT	3,750,000
	TDIスタイル デザインパッケージ(右)	7DCT	4,103,000
	TDIスポーツ(右)	7DCT	4,259,000
	TDI Rライン(右)	7DCT	4,599,000
ティグアン(2017.1.17.FMC,2021.5.12.MC,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	TSIアクティブ(右)	7DCT	4,139,000
	TSIエレガンス(右)	7DCT	4,911,000
	TSI Rライン(右)	7DCT	5,114,000
2.0T	R(右・4WD)	7DCT	6,951,000
ポルシェ	ポルシェジャパン 0120-846-911		
718ボクスター(2016.1.27.NEW,2020.6.24.車種追加)			
2.0T	ボクスター(右)	6MT	7,980,000
	ボクスター(右)	7DCT	8,160,000
	T(右/左)	6MT	8,810,000
	T(右/左)	7DCT	9,362,000
2.5T	S(右)	6MT	9,670,000
	S(右)	7DCT	10,150,000
4.0	GTS 4.0(右)	6MT	11,520,000
	GTS 4.0(右)	7DCT	12,072,000
	スパイダー(右)	6MT	12,890,000
	スパイダー(右)	7DCT	13,370,000
718ケイマン(2016.4.25.NEW,2020.6.24.車種追加)			
2.0T	ケイマン(右)	6MT	7,290,000
	ケイマン(右)	7DCT	7,770,000
	T(右/左)	6MT	8,420,000
	T(右/左)	7DCT	8,972,000
2.5T	S(右)	6MT	9,280,000
	S(右)	7DCT	9,760,000
4.0	GTS 4.0(右)	6MT	11,130,000
	GTS 4.0(右)	7DCT	11,682,000
	GT4(右)	6MT	13,100,000
	GT4(右)	7DCT	13,580,000
911(2019.2.12.FMC,2021.6.23.車種追加)			
3.0T	カレラ(右)	8DCT	14,290,000
	カレラ カブリオレ(右)	8DCT	16,540,000
	カレラS(右)	8DCT	17,600,000
	カレラSカブリオレ(右)	8DCT	19,850,000
	カレラ4(右・4WD)	8DCT	15,350,000
	カレラ4カブリオレ(右・4WD)	8DCT	17,600,000
	カレラ4S(右・4WD)	8DCT	18,660,000
	カレラ4S カブリオレ(右・4WD)	8DCT	20,910,000
	タルガ4(右/左・4WD)	8DCT	17,600,000
	タルガ4S(右/左・4WD)	8DCT	20,910,000
	カレラGTS(右/左)	7MT/8DCT	18,680,000
	カレラGTSカブリオレ(右/左)	8DCT	20,930,000
	カレラ4 GTS(右/左・4WD)	8DCT	19,740,000
	カレラ4 GTSカブリオレ(右/左・4WD)	8DCT	21,990,000
	タルガ4 GTS(右/左・4WD)	8DCT	21,990,000
3.7T	ターボ(右・4WD)	8DCT	25,000,000
	ターボS(右・4WD)	8DCT	29,470,000
	ターボ カブリオレ(右・4WD)	8DCT	27,880,000
	ターボSカブリオレ(右・4WD)	8DCT	32,350,000
4.0	GT3(右/左)	6MT/7DCT	22,960,000
	GT3 ツーリングパッケージ(右/左)	6MT/7DCT	22,960,000
パナメーラ(2016.6.29.FMC,2020.10.20.車種追加)			
2.9T	パナメーラ(右)	8DCT	12,490,000
	4(右・4WD)	8DCT	12,990,000
	4エグゼクティブ(右・4WD)	8DCT	14,190,000
2.9T※	4 Eハイブリッド(右)	8DCT	15,280,000
	4S Eハイブリッド(右・4WD)	8DCT	18,770,000
4.0T	ターボS(右・4WD)	8DCT	28,820,000
	GTS(右・4WD)	8DCT	19,490,000
4.0T※	ターボS Eハイブリッド(右・4WD)	8DCT	29,730,000
パナメーラ スポーツツーリスモ(2017.4.5.NEW,2020.10.20.車種追加)			
2.9T	4(右・4WD)	8DCT	13,460,000
2.9T※	4 Eハイブリッド(右)	8DCT	15,750,000
4.0T	GTS(右・4WD)	8DCT	19,880,000
マカン(2014.1.23.NEW,2021.7.20.改良)			
2.0T	マカン(右・4WD)	7DCT	7,540,000
2.9T	S(右・4WD)	7DCT	9,770,000
	GTS(右・4WD)	7DCT	11,880,000
カイエン(2017.12.15.FMC,2020.6.12.車種追加)			
3.0T	カイエン(右・4WD)	8AT	10,960,000
2.9T	S(右・4WD)	8AT	14,270,000
3.0T※	Eハイブリッド(右・4WD)	8AT	13,000,000
4.0T	GTS(右・4WD)	8AT	17,100,000
	ターボ(右/左・4WD)	8AT	20,160,000
4.0T※	ターボS Eハイブリッド(右・4WD)	8AT	24,410,000

2.0T	300スポーツ(右)	9AT	8,570,000
2.0DT	220dスポーツ(右)	9AT	9,660,000
	220d 4MATICオールテレイン(右・4WD)	9AT	9,830,000
3.0T※	450 4マティック エクスクルーシブ(右/左・4WD)	9AT	12,390,000
	メルセデスAMG E53 4マティック+(右/左・4WD)	9AT	13,280,000
4.0T	メルセデスAMG E63 S 4マティック+(左・4WD)	9AT	19,120,000
CLS(2018.6.25.FMC,2021.9.9.一部改良)			
2.0DT	220d スポーツ(右)	9AT	9,180,000
3.0T※	450 4マティック スポーツ(右/左・4WD)	9AT	11,890,000
	メルセデスAMG CLS 53 4マティック+(右・4WD)	9AT	14,410,000
Sクラス(2021.1.28.FMC,2021.9.3.車種追加,価格変更)			
3.0DT	400d 4マティック(右/左・4WD)	9AT	13,380,000
	400d 4マティック ロング(右/左・4WD)	9AT	14,220,000
3.0T※	500 4マティック(右/左・4WD)	9AT	16,900,000
	500 4マティック ロング(右/左・4WD)	9AT	17,380,000
4.0T※	S580 4マティック(右/左・4WD)	9AT	16,110,000
	S580 4マティック ロング(右/左・4WD)	9AT	19,530,000
メルセデスマイバッハSクラス(2021.7.1.FMC)			
4.0T※	580 4マティック(右/左・4WD)	9AT	26,480,000
6.0T	680 4マティック(左・4WD)	9AT	30,210,000
Sクラスカブリオレ(2016.6.2.NEW,2018.10.1.価格改訂)			
4.0T	560(右/左)	9AT	22,600,000
	メルセデスAMG S63 4マティック(左・4WD)	9AT	28,990,000
SLC(2016.6.2.NEW,2020.4.1.価格改定)			
1.6T	180スポーツ ファイナルエディション(右)	9AT	6,120,000
3.0T	メルセデスAMG SLC 43 ファイナルエディション(右/左)	9AT	10,370,000
メルセデスAMG GT(2015.5.8.NEW,2021.3.1.一部価格改定)			
4.0T	C(左)	7DCT	22,430,000
	R(左)	7DCT	24,530,000
	C ロードスター(左)	7DCT	23,520,000
メルセデスAMG GT 4ドアクーペ(2019.2.15.NEW,2021.3.1.価格改定)			
3.0T※	43 4MATIC+(右/左・4WD)	9AT	12,160,000
	53 4MATIC+(右/左・4WD)	9AT	16,470,000
4.0T	63S 4MATIC+(左・4WD)	9AT	24,370,000
GLA(2020.6.25.FMC,2021.4.5.車種追加,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	5,210,000
2.0DT	220d 4マティック(右・4WD)	8DCT	5,450,000
2.0T	メルセデスAMG GLA 35 4マティック(右・4WD)	8DCT	7,510,000
	メルセデスAMG GLA 45 S 4マティック+(右・4WD)	8DCT	9,210,000
GLB(2020.6.25.NEW,2021.4.5.車種追加,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	5,570,000
2.0DT	200d 4マティック(右・4WD)	8DCT	5,530,000
2.0T	メルセデスAMG GLB 35 4マティック(右・4WD)	8DCT	7,820,000
GLC(2016.2.9.NEW,2021.3.1.一部価格改定)			
2.0DT	220d 4マティック(右・4WD)	9AT	7,080,000
2.0T	300 4マティック(右・4WD)	9AT	7,960,000
2.0T※	350 e 4マティック(右・4WD)	9AT	8,990,000
3.0T	メルセデスAMG GLC43 4マティック(右・4WD)	9AT	9,730,000
4.0T	メルセデスAMG GLC63 S 4マティック+(右・4WD)	9AT	15,260,000
GLCクーペ(2017.2.22.NEW,2021.1.1.一部価格改定)			
2.0DT	220d 4マティック(右・4WD)	9AT	7,400,000
2.0T	300 4マティック(右・4WD)	9AT	8,280,000
2.0T※	350e 4マテック(右・4WD)	9AT	9,320,000
3.0T	メルセデスAMG GLC43 4マティック(右・4WD)	9AT	10,060,000
4.0T	メルセデスAMG GLC63 S 4マティック+(右・4WD)	9AT	15,590,000
GLE(2019.6.19.FMC,2021.5.19.一部価格改定)			
2.0DT	300d 4マティック(右・4WD)	9AT	9,640,000
3.0DT	400d 4マティック スポーツ(右・4WD)	9AT	11,410,000
3.0T※	450 4マテック スポーツ(右・4WD)	9AT	11,860,000
3.0T※+SC	メルセデスAMG 53 4マティック+(右/左・4WD)	9AT	13,470,000
4.0T※	メルセデスAMG 63 S 4マティック+(右/左・4WD)	9AT	19,580,000
GLEクーペ(2020.6.11.FMC,,2021.5.19.一部価格改定)			
3.0DT	400d 4マティック スポーツ(右・4WD)	9AT	12,020,000
3.0T※+SC	メルセデスAMG GLE 53 4マティック+(右/左・4WD)	9AT	14,370,000
4.0T※	メルセデスAMG 63 S 4マティック+(右・4WD)	9AT	19,980,000
GLS(2020.3.23.FMC,,2021.5.19.一部価格改定)			
3.0DT	400d 4マティック(右・4WD)	9AT	12,770,000
4.0T※	580 4マティック スポーツ(右・4WD)	9AT	16,930,000
	メルセデスAMG 63 S 4マティック+(左・4WD)	9AT	21,830,000
メルセデスマイバッハGLS(2021.7.1.FMC)			
4.0T※	600 4マティック(左・4WD)	9AT	27,290,000
Gクラス(1994.12.1.NEW,2021.5.19.車種追加)			
3.0DT	350d(右・4WD)	9AT	12,510,000
	400d(右/左・4WD)	9AT	12,890,000
4.0T	550(左・4WD)	9AT	17,050,000
	メルセデスAMG G63(右/左・4WD)	9AT	22,180,000
Vクラス(2015.10.10.FMC,2021.7.29.一部改良)			
2.2DT	220d アバンギャルド(右)	7AT	7,910,000
	220d アバンギャルド ロング(右)	7AT	8,160,000
	220d アバンギャルド エクストラロング(右)	7AT	8,410,000
	220d マルコポーロ ホライゾン(右)	7AT	9,590,000
EQA(2021.4.26.NEW)			
モーター	250	—	6,400,000
EQC(2019.7.4.NEW,2021.4.20.仕様変更)			
モーター	400 4マティック(右・4WD)	—	8,950,000
フォルクスワーゲン	フォルクスワーゲングループジャパン 0120-993-199		
ポロ(2018.3.20.FMC,2021.4.1.価格改定)			
1.0T	TSIトレンドライン(右)	7DCT	2,334,000
	TSIコンフォートライン(右)	7DCT	2,639,000
	TSIハイライン(右)	7DCT	2,892,000
1.5T	TSI Rライン(右)	7DCT	3,155,000
2.0T	GTI(右)	6DCT	3,755,000
ゴルフ(2021.6.15.FMC,2021.10.1.価格改定)			
1.0T※	eTSIアクティブベーシック(右)	7DCT	2,959,000
	eTSIアクティブ(右)	7DCT	3,171,000
1.5T※	eTSIスタイル(右)	7DCT	3,760,000
	eTSI Rライン(右)	7DCT	3,811,000
ゴルフ ヴァリアント(2021.7.28.FMC,2021.10.1.価格改定)			
1.0T※	eTSIアクティブベーシック(右)	7DCT	3,101,000
	eTSIアクティブ(右)	7DCT	3,313,000
1.5T※	eTSIスタイル(右)	7DCT	3,903,000
	eTSI Rライン(右)	7DCT	3,953,000
ゴルフトゥーラン(2016.1.12.FMC,2021.4.16.仕様変更,2021.10.1.価格改定)			
1.5T	TSIトレンドライン(右)	7DCT	3,267,000
	TSIコンフォートライン(右)	7DCT	3,760,000
	TSIハイライン(右)	7DCT	4,389,000
	TSI Rライン(右)	7DCT	4,429,000
2.0DT	TDIコンフォートライン(右)	7DCT	4,227,000
	TDI ハイライン(右)	7DCT	4,591,000
シャラン(2015.9.15.FMC,2021.4.16.一部装備変更,2021.10.1.価格改定)			

3.0T※	xDrive45e(右・4WD)	8AT	10,280,000
	xDrive45e Mスポーツ(右・4WD)	8AT	11,180,000
4.4T	M50i(右・4WD)	8AT	13,610,000
	Mコンペティション(右/左・4WD)	8AT	18,590,000
X6(2019.12.25.FMC,2021.2.24.一部改良)			
3.0DT※	xDrive35d(右・4WD)	8AT	9,970,000
	xDrive35d M スポーツ(右・4WD)	8AT	10,810,000
4.4T	M50i(右・4WD)	8AT	14,020,000
	Mコンペティション(右/左・4WD)	8AT	18,990,000
X7(2019.6.24.NEW,2021.4.1.一部価格改定)			
3.0DT※	xDrive40d(右・4WD)	8AT	11,410,000
	xDrive40dデザイン・ピュア・エクセレンス(右・4WD)	8AT	12,500,000
	xDrive40d Mスポーツ(右・4WD)	8AT	12,860,000
4.4T	M50i(右・4WD)	8AT	16,230,000
アルピナ	ニコルオートモビルズ 0120-866-250		
D3 S(2020.5.11.NEW)			
3.0DT	リムジン アルラッド(右・4WD)	8AT	10,780,000
	ツーリング アルラッド(右・4WD)	8AT	11,170,000
D5 S(2017.9.12.NEW,2020.6.20.MC)			
3.0DT	リムジン アルラッド(右・4WD)	8AT	13,580,000
B3(2019.10.23.FMC)			
3.0T	リムジン アルラッド(左・4WD)	8AT	12,290,000
	リムジン アルラッド(右・4WD)	8AT	12,580,000
	ツーリング アルラッド(右・4WD)	8AT	12,970,000
B5(2017.3.10.FMC,2020.6.20.MC)			
4.4T	ビターボ リムジン アルラッド(左・4WD)	8AT	18,980,000
	ビターボ リムジン アルラッド(右・4WD)	8AT	19,390,000
	ビターボ ツーリング アルラッド(左・4WD)	8AT	19,779,000
	ビターボ ツーリング アルラッド(右・4WD)	8AT	20,189,000
B7(2016.3.25.FMC,2019.6.20.価格改定)			
4.4T	ロング アルラッド(右・4WD)	8AT	25,970,000
B8グランクーペ(2021.3.25.NEW)			
4.4T	グランクーペ(右・4WD)	8AT	25,750,000
	グランクーペ(左・4WD)	8AT	25,300,000
XD3(2018.6.18.NEW,2021.9.13.MC)			
3.0DT	アルラッド(右・4WD)	8AT	11,620,000
XD4(2018.9.19.NEW,2021.9.13.MC)			
3.0DT	アルラッド(左・4WD)	8AT	13,980,000
XB7(2020.5.19.NEW)			
4.4T	アルラッド(右・4WD)	8AT	24,980,000
メルセデスベンツ	メルセデス・ベンツ日本 0120-190-610		
Aクラス(2018.10.18.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	4,090,000
	180 スタイル(右)	7DCT	4,050,000
1.4T※	250e(右)	8DCT	5,900,000
2.0DT	200d(右)	8DCT	4,680,000
2.0T	メルセデスAMG A 35 4マティック(右・4WD)	7DCT	6,820,000
	メルセデスAMG A 45 S 4マティック+(右・4WD)	8DCT	8,240,000
Aクラス セダン(2019.7.22.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	4,190,000
	180スタイル(右)	7DCT	4,160,000
1.4T※	250e(右)	8DCT	6,000,000
2.0DT	200d(右)	8DCT	4,780,000
2.0T	250 4マティック(右・4WD)	7DCT	5,480,000
	メルセデスAMG A 35 4マティック(右・4WD)	7DCT	6,920,000
Bクラス(2019.6.6.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	4,500,000
2.0DT	200d(右)	8DCT	4,810,000
CLA クーペ(2019.8.27.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	4,970,000
2.0DT	200 d(右)	8DCT	5,310,000
2.0T	250 4マティック(右・4WD)	7DCT	5,950,000
	メルセデスAMG CLA 35 4マティック(右・4WD)	7DCT	7,370,000
	メルセデスAMG CLA 45 S 4マティック+(右・4WD)	8DCT	8,930,000
CLAシューティングブレーク(2019.8.27.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更)			
1.4T	180(右)	7DCT	5,090,000
2.0DT	200 d(右)	8DCT	5,410,000
2.0T	250 4マティック(右・4WD)	7DCT	6,050,000
	メルセデスAMG CLA 35 4マティック(右・4WD)	7DCT	7,470,000
	メルセデスAMG CLA 45 S 4マティック+(右・4WD)	8DCT	9,060,000
Cクラス(2021.6.29.FMC,2021.8.6.一部仕様変更)			
1.5T※	200アバンギャルド(右)	9AT	6,510,000
	200アバンギャルド 4マティック(右)	9AT	6,810,000
	350eアバンギャルド(右)	9AT	価格未定
2.0DT	220dアバンギャルド(右)	9AT	6,790,000
Cクラスステーションワゴン(2021.6.29.FMC,2021.8.6.一部仕様変更)			
1.5T※	200アバンギャルド(右)	9AT	6,770,000
2.0DT	220dアバンギャルド(右)	9AT	7,050,000
Cクラスクーペ(2016.3.14.FMC,2020.4.1.価格改定)			
1.6T	180スポーツ(右)	9AT	6,130,000
3.0T	メルセデスAMG C43 4マティック(右/左・4WD)	9AT	10,050,000
4.0T	メルセデスAMG C63(右)	9AT	13,630,000
	メルセデスAMG C63 S(右/左)	9AT	15,020,000
Cクラスカブリオレ(2016.9.28.FMC,2020.4.1.価格改定)			
1.6T	180 スポーツ(右)	9AT	6,670,000
3.0T	メルセデスAMG C43 4マティック(右・4WD)	9AT	10,620,000
4.0T	メルセデスAMG C63 S(右/左)	9AT	15,640,000
Eクラス(2016.7.27.FMC,2020.9.10.MC,2021.9.3.仕様変更)			
1.5T※	200スポーツ(右)	9AT	7,930,000
	200 4マティック スポーツ(右・4WD)	9AT	8,190,000
2.0T	300スポーツ(右)	9AT	8,180,000
2.0DT	220dスポーツ(右)	9AT	9,380,000
2.0DT※	350de スポーツ(右)	9AT	9,260,000
2.0T※	350e スポーツ(右)	9AT	9,490,000
3.0T※	450 4マティック エクスクルーシブ(右/左・4WD)	9AT	11,800,000
	メルセデスAMG E53 4マティック+(右/左・4WD)	9AT	12,980,000
4.0T	メルセデスAMG E63 S 4マティック+(右・4WD)	9AT	18,670,000
Eクラスクーペ(2017.5.31.FMC,2020.10.5.MC,2021.9.3.仕様変更)			
1.5T※	200スポーツ(右)	9AT	8,580,000
2.0T	300スポーツ(右)	9AT	9,410,000
3.0T※	450 4マティック スポーツ(右/左・4WD)	9AT	11,950,000
	メルセデスAMG E53 4マティック+(右/左・4WD)	9AT	13,420,000
Eクラスカブリオレ(2018.1.19.NEW,2020.10.5.MC,2021.9.3.仕様変更)			
1.5T※	200スポーツ(右)	9AT	8,980,000
2.0T	300スポーツ(右)	9AT	9,790,000
3.0T※	450 4マティック スポーツ(左・4WD)	9AT	12,560,000
	メルセデスAMG E53 4マティック+(右・4WD)	9AT	14,030,000
Eクラスステーションワゴン(2016.11.29.FMC,2020.9.10.MC,2021.9.3.仕様変更)			
1.5T※	200スポーツ(右)	9AT	8,350,000
	200 4マティック スポーツ(右・4WD)	9AT	8,630,000

1.5T	バッキンガム(右)	7DCT	3,950,000
1.5T※	クーパーＳＥ ALL4(右・4WD)	6AT	5,080,000
2.0T	ジョンクーパーワークス ALL4(右・4WD)	8AT	6,090,000
2.0DT	クーパーD(右)	8AT	4,190,000
	クーパーD ALL4(右・4WD)	8AT	4,430,000
	クーパーSD ALL4(右・4WD)	8AT	5,100,000
ジャガー	ジャガー・ランドローバー・ジャパン ☎0120-050-689		
XE(2015.6.2.NEW,2021.5.11.2021年モデル)			
2.0T	S(右・250ps)	8AT	5,690,000
	RダイナミックSE(右・250ps)	8AT	6,210,000
	RダイナミックHSE(右・250ps)	8AT	6,760,000
	Rダイナミック ブラック(右・250ps)	8AT	6,530,000
	Rダイナミック S(右・300ps・4WD)	8AT	6,450,000
	RダイナミックSE(右・300ps・4WD)	8AT	6,880,000
	RダイナミックHSE(右・300ps・4WD)	8AT	7,420,000
	Rダイナミック ブラック(右・300ps・4WD)	8AT	7,200,000
2.0DT※	RダイナミックS(右・204ps・4WD)	8AT	6,340,000
XF(2015.9.25.FMC,2021.5.11.2021年モデル)			
2.0T	S(右・250ps)	8AT	6,970,000
	RダイナミックSE(右・250ps)	8AT	7,560,000
	RダイナミックHSE(右・250ps)	8AT	8,130,000
	RダイナミックSE(右・300ps・4WD)	8AT	8,380,000
2.0DT※	S(右・204ps・4WD)	8AT	6,770,000
	RダイナミックSE(右・204ps・4WD)	8AT	7,530,000
XF スポーツブレーク(2017.11.27.NEW,2021.5.11.2021年モデル)			
2.0T	S(右・250ps)	8AT	7,420,000
	RダイナミックSE(右・250ps)	8AT	8,010,000
	RダイナミックHSE(右・250ps)	8AT	8,580,000
2.0DT※	S(右・204ps・4WD)	8AT	7,220,000
	RダイナミックSE(右・204ps・4WD)	8AT	7,980,000
Fタイプコンバーチブル(2013.5.24.NEW,2020.1.9.MC)			
2.0T	Rダイナミック(右・300ps)	8AT	11,010,000
3.0 SC	Rダイナミック(右・380ps)	8AT	14,900,000
5.0 SC	Rコンバーチブル(右・575ps・4WD)	8AT	17,370,000
Fタイプクーペ(2014.1.14.NEW,2020.1.9.MC)			
2.0T	クーペ(右・300ps)	8AT	8,650,000
	Rダイナミック(右・300ps)	8AT	9,330,000
3.0 SC	Rダイナミック(右・380ps)	8AT	12,370,000
	Rダイナミック(右・380ps・4WD)	8AT	13,220,000
5.0 SC	Rクーペ(右・575ps・4WD)	8AT	15,900,000
Eペイス(2018.2.22.NEW,2021.2.18.2021年モデル)			
2.0DT※	Eペイス(右・204ps・4WD)	9AT	5,280,000
	S(右・204ps・4WD)	9AT	5,760,000
	Rダイナミック S(右・204ps・4WD)	9AT	6,000,000
	Rダイナミック SE(右・204ps・4WD)	9AT	6,310,000
2.0T	Eペイス(右・200ps・4WD)	9AT	4,980,000
	S(右・200ps・4WD)	9AT	5,530,000
	SE(右・200ps・4WD)	9AT	5,840,000
	Rダイナミック S(右・249ps・4WD)	9AT	6,210,000
	Rダイナミック SE(右・249ps・4WD)	9AT	6,570,000
	Rダイナミック HSE(右・249ps・4WD)	9AT	6,980,000
Fペイス(2016.1.29.NEW,2021.2.18.2021年モデル)			
2.0DT	Fペイス(右・204ps・4WD)	8AT	7,200,000
	S(右・204ps・4WD)	8AT	7,600,000
	RダイナミックSE(右・204ps・4WD)	8AT	8,100,000
2.0T	Fペイス(右・250ps・4WD)	8AT	7,100,000
	S (右・250ps・4WD)	8AT	7,500,000
	RダイナミックSE(右・250ps・4WD)	8AT	8,000,000
	RダイナミックHSE(右・250ps・4WD)	8AT	8,900,000
5.0 SC	SVR(550ps・4WD)	8AT	13,500,000
Iペイス(2018.9.29.NEW,2021.9.9.2022年モデル)			
モーター	S(右・4WD)	―	10,050,000
	SE(右・4WD)	―	10,930,000
	HSE(右・4WD)	―	12,210,000
	ブラックエディション(右・4WD)	―	11,390,000
ランドローバー	ジャガー・ランドローバー・ジャパン ☎0120-18-5568		
ディスカバリースポーツ(2014.10.8.NEW,2020.12.10.2021年モデル)			
2.0T	ディスカバリースポーツ(右・200ps・4WD)	9AT	4,730,000
	S(右・200ps・4WD)	9AT	5,330,000
	SE(右・200ps・4WD)	9AT	5,830,000
	RダイナミックS(右・249ps・4WD)	9AT	6,100,000
	RダイナミックSE(右・249ps・4WD)	9AT	6,590,000
	RダイナミックHSE(右・249ps・4WD)	9AT	6,970,000
2.0DT※	ディスカバリースポーツ(右・180ps・4WD)	9AT	5,460,000
	S(右・180ps・4WD)	9AT	6,060,000
	SE(右・180ps・4WD)	9AT	6,440,000
	RダイナミックS(右・180ps・4WD)	9AT	6,400,000
	RダイナミックSE(右・180ps・4WD)	9AT	6,900,000
ディスカバリー(2017.4.26.FMC,2021.7.8.2022年モデル)			
3.0T※	P360(右・4WD)	8AT	7,800,000
	S P360(右・4WD)	8AT	8,150,000
	SE P360(右・4WD)	8AT	8,850,000
	Rダイナミック SE P360(右・4WD)	8AT	9,300,000
	Rダイナミック HSE P360(右・4WD)	8AT	9,780,000
3.0DT※	D300(右・4WD)	8AT	8,400,000
	S D300(右・4WD)	8AT	8,860,000
	SE D300(右・4WD)	8AT	9,500,000
	Rダイナミック SE D300(右・4WD)	8AT	9,960,000
	Rダイナミック HSE D300(右・4WD)	8AT	10,310,000
ディフェンダー(2020.4.6.FMC,2021.6.28.2022年モデル)			
2.0T	90 P300(3ドア・右・4WD)	8AT	5,510,000
	90 S P300(3ドア・右・4WD)	8AT	6,320,000
	90 SE P300(3ドア・右・4WD)	8AT	6,860,000
	90 HSE P300(3ドア・右・4WD)	8AT	7,580,000
	90 Xダイナミック SE P300(3ドア・右・4WD)	8AT	7,530,000
	90 Xダイナミック HSE P300(3ドア・右・4WD)	8AT	8,350,000
	90 XS エディション(3ドア・右・4WD)	8AT	7,970,000
	110 P300(5ドア・右・4WD)	8AT	6,190,000
	110 S P300(5ドア・右・4WD)	8AT	6,920,000
	110 SE P300(5ドア・右・4WD)	8AT	7,440,000
	110 XSエディション(5ドア・右・4WD)	8AT	8,550,000
3.0DT※	110 S D300(5ドア・右・4WD)	8AT	7,540,000
	110 Xダイナミック SE D300(5ドア・右・4WD)	8AT	8,650,000
	110 X D300(5ドア・右・4WD)	8AT	11,710,000
レンジローバーイヴォーク(2019.5.30.FMC,2020.12.11.2021年モデル)			
2.0T	イヴォーク(右・200ps・4WD)	9AT	4,950,000
	S(右・200ps・4WD)	9AT	5,630,000
	SE(右・200ps・4WD)	9AT	6,350,000
	Rダイナミック S(右・249ps・4WD)	9AT	6,380,000
	Rダイナミック SE(右・249ps・4WD)	9AT	7,120,000

A110(2018.9.21.NEW,2020.12.1.価格改定)			
1.8T	ピュア(右/左)	7DCT	7,990,000
	リネージ(右/左)	7DCT	8,490,000
	S(右/左)	7DCT	8,640,000
フィアット	FCAジャパン ☎0120-404-053		
500(2008.2.22.NEW,2021.6.5.仕様変更)			
0.9T	ツインエア カルト(右)	5AMT	2,210,000
	ツインエア ドルチェヴィータ(右)	5AMT	2,610,000
1.2	1.2 カルト(右)	5AMT	2,000,000
500C(2009.6.25.NEW,2021.6.5.仕様変更)			
1.2	1.2 カルト(右)	5AMT	2,660,000
500X(2015.9.29.NEW,2020.8.22.車種追加)			
1.3T	500X(右)	6DCT	2,990,000
	クロス(右)	6DCT	3,410,000
	スポーツ(右)	6DCT	3,440,000
パンダ(2013.5.8.NEW,2017.1.11.MC)			
0.9T	イージー(右)	5AMT	2,240,000
アバルト	FCAジャパン ☎0120-130-595		
595(2009.4.2.NEW,2018.8.29.一部改良)			
1.4T	595(右/左)	5MT	3,000,000
	595(右)	5AMT	3,260,000
	ツーリズモ(右)	5AMT	3,630,000
	Cツーリズモ(右)	5AMT	3,960,000
	コンペティツィオーネ(右/左)	5MT	3,830,000
	コンペティツィオーネ(右)	5AMT	4,000,000
アルファロメオ	FCAジャパン ☎0120-779-159		
ジュリエッタ(2012.1.5.NEW,2019.1.9.一部改良)			
1.75T	ヴェローチェ1750TBI(右)	6DCT	3,990,000
ジュリア(2017.9.6.NEW,2021.6.28.仕様変更)			
2.0T	ヴェローチェ(右)	8AT	5,980,000
2.9T	クアドリフォリオ(右)	8AT	11,740,000
ステルヴィオ(2018.6.25.NEW,2021.6.28.車種追加)			
2.0T	Q4ヴェローチェ(右・4WD)	8AT	7,200,000
2.2DT	Q4スプリント(右・4WD)	8AT	5,980,000
	Q4ヴェローチェ(右・4WD)	8AT	6,870,000
2.9T	2.9V6ビターボ クアドリフォリオ(右・4WD)	8AT	12,320,000
マセラティ	マセラティ ジャパン ☎0120-965-120		
ギブリ(2013.11.19.NEW,2021.4.14.2021年モデル)			
2.0T※	ハイブリッド(右/左)	8AT	9,560,000
	ハイブリッド グランルッソ/グランスポーツ(右/左)	8AT	11,060,000
3.0T	グランルッソ/グランスポーツ(右/左)	8AT	11,560,000
	S グランルッソ/グランスポーツ(右/左)	8AT	13,310,000
	S Q4 グランルッソ/グランスポーツ(右/左・4WD)	8AT	14,110,000
3.8T	トロフェオ(右/左)	8AT	18,010,000
クアトロポルテ(2013.4.2.FMC2021.4.14.2021年モデル)			
3.0T	クアトロポルテ(右/左)	8AT	13,120,000
	グランルッソ/グランスポーツ(右/左)	8AT	14,620,000
	S グランルッソ/グランスポーツ(右/左)	8AT	16,670,000
	S Q4 グランルッソ/グランスポーツ(右/左・4WD)	8AT	17,670,000
3.8T	トロフェオ(右/左)	8AT	23,020,000
レヴァンテ(2016.5.10.NEW,2021.4.14.2021年モデル)			
3.0T	レヴァンテ(左・4WD)	8AT	11,220,000
	グランルッソ/グランスポーツ(右/左・4WD)	8AT	12,770,000
	S グランルッソ/グランスポーツ(右/左・4WD)	8AT	15,020,000
3.8T	GTS(右/左・4WD)	8AT	18,720,000
	トロフェオ(右/左・4WD)	8AT	20,770,000
MC20(2020.9.10.NEW)			
3.0T	MC20(左)	8DCT	26,500,000
フェラーリ	フェラーリ・ジャパン ☎0120-688-801		
ポルトフィーノM(2021.1.14.NEW)			
3.9T	ポルトフィーノM(右/左)	8DCT	27,370,000
812(2017.5.24.NEW,2019.9.9.車種追加)			
6.5	スーパーファスト(右/左)	7DCT	41,280,000
	GTS(右/左)	7DCT	45,234,000
F8(2019.6.25.NEW,2019.3.5.車種追加)			
3.9T	F8トリブートT(右/左)	7DCT	33,280,000
	F8スパイダー(右/左)	7DCT	36,570,000
SF90(2019.10.9.NEW,2021.4.22.車種追加)			
4.0T※	SF90ストラダーレ(右/左)	8DCT	53,400,000
	SF90スパイダー(右/左)	8DCT	58,560,000
ローマ(2020.4.1.NEW)			
3.9T	ローマ(右/左)	8DCT	26,760,000
ランボルギーニ	ランボルギーニジャパン ☎0120-988-889		
ウラカン(2014.7.17.NEW,2020.11.19.車種追加)			
5.2	EVO RWD(左)	7DCT	26,539,640
	EVO(左・4WD)	7DCT	32,827,600
	EVO RWDスパイダー(左)	7DCT	29,193,600
	EVOスパイダー(左・4WD)	7DCT	36,110,360
	STO(左)	7DCT	41,250,000
アヴェンタドール(2011.9.26.NEW,2018.8.23.車種追加)			
6.5	SVJ(左・4WD)	7AMT	57,270,250
	SVJロードスター(左・4WD)	7AMT	62,857,450
ウルス(2018.2.6.NEW,2020.6.17.2021モデル)			
4.0T	ウルス(左・4WD)	8AT	30,681,070
MINI	BMWジャパン ☎0120-32-9814		
MINI 3ドア(2014.3.25.FMC,2021.5.25.MC)			
1.5T	ワン(右)	7DCT	2,730,000
	クーパー(右)	7DCT	3,290,000
2.0T	クーパーS(右)	7DCT	3,970,000
	ジョンクーパーワークス(右)	8AT	4,820,000
1.5DT	クーパーD(右)	6AT	3,340,000
MINI 5ドア(2014.10.2.NEW,2021.5.25.MC)			
1.5T	ワン(右)	7DCT	2,900,000
	クーパー(右)	7DCT	3,460,000
2.0T	クーパーS(右)	7DCT	4,140,000
1.5DT	クーパーD(右)	6AT	3,590,000
2.0DT	クーパーSD(右)	6AT	4,270,000
MINI コンバーチブル(2016.3.2.FMC,2021.5.25.MC)			
1.5T	クーパー(右)	7DCT	3,850,000
2.0T	クーパーS(右)	7DCT	4,530,000
	ジョンクーパーワークス(右)	8AT	5,380,000
MINI クラブマン(2015.9.25.FMC,2021.5.2.一部価格改定)			
1.5T	バッキンガム(右)	6AT	3,690,000
	クーパー(右)	6AT	3,990,000
2.0T	クーパーS(右)	8AT	4,520,000
	クーパーS ALL4(右)	8AT	4,760,000
	ジョンクーパーワークス(右・4WD)	8AT	5,710,000
2.0DT	クーパーD(右)	8AT	4,120,000
	クーパーSD(右)	8AT	4,650,000
MINI クロスオーバー(2017.2.23.NEW,2021.5.2.一部価格改定,2021.5.7.車種追加)			

カイエン クーペ(2019.4.22.NEW,2021.6.30.車種追加)			
3.0T	カイエンクーペ(右・4WD)	8AT	11,990,000
2.9T	S(右・4WD)	8AT	15,050,000
3.0T※	Eハイブリッド(右・4WD)	8AT	13,600,000
4.0T	GTS(右・4WD)	8AT	17,720,000
	ターボ(右・4WD)	8AT	20,880,000
	ターボGT(右・4WD)	8AT	27,250,000
4.0T※	ターボS Eハイブリッド(右・4WD)	8AT	24,650,000
タイカン(2019.11.20.NEW,2021.1.28.車種追加)			
モーター	タイカン(右)	2AT	12,030,000
	4S(右・4WD)	2AT	14,620,000
	ターボ(右・4WD)	2AT	20,370,000
	ターボS(右・4WD)	2AT	24,680,000
タイカン クロスツーリスモ(2021.3.5.NEW)			
モーター	タイカン4(右・4WD)	2AT	13,410,000
	4S(右・4WD)	2AT	15,340,000
	ターボ(右・4WD)	2AT	20,560,000
プジョー	グループPSAジャパン ☎0120-840-240		
208(2020.7.2.FMC,2021.9.7.価格改定)			
1.2T	スタイル(右)	8AT	2,557,000
	アリュール(右)	8AT	2,690,000
	GT(右)	8AT	3,059,000
e-208(2020.7.2.NEW,2021.9.7.価格改定)			
モーター	アリュール(右)	―	3,989,000
	GT(右)	―	4,358,000
2008(2020.9.16.FMC,2021.9.7.価格改定)			
1.2T	アリュール(右)	8AT	3,068,000
	GT(右)	8AT	3,465,000
e-2008(2020.9.16.FMC,2021.9.7.価格改定)			
モーター	アリュール(右)	―	4,380,000
	GT(右)	―	4,776,000
308(2014.9.29.FMC,2020.10.14.一部改良)			
1.2T	アリュール(右)	8AT	2,967,000
1.5DT	アリュールブルー HDi(右)	8AT	3,180,000
	GTラインブルー HDi(右)	8AT	3,447,000
308SW(2014.9.29.FMC,2020.10.14.一部改良)			
1.2T	アリュール(右)	8AT	3,220,000
1.5DT	アリュールブルー HDi(右)	8AT	3,433,000
	GTラインブルー HDi(右)	8AT	3,700,000
3008(2017.3.13.FMC,2021.1.27.MC)			
1.6T	アリュール(右)	8AT	4,028,000
	GT(右)	8AT	4,449,000
2.0DT	GT ブルー HDi(右)	8AT	4,798,000
1.6T※	GT ハイブリッド4(右・4WD)	8AT	5,950,000
508(2018.11.19.FMC,2021.6.2.仕様変更及び車種追加)			
1.6T	GT(右)	8AT	5,131,000
1.6T※	GT HYBRID(右)	8AT	6,078,000
2.0DT	GT Blue HDi(右)	8AT	5,471,000
508SW(2019.6.27.FMC,2021.6.2.仕様変更及び車種追加)			
1.6T	GT(右)	8AT	5,389,000
1.6T※	GT HYBRID(右)	8AT	6,336,000
2.0DT	GT Blue HDi(右)	8AT	5,729,000
5008(2017.9.25.NEW,2021.9.7.価格改定)			
1.6T	GT(右)	8AT	4,733,000
2.0DT	GT BlueHDi(右)	8AT	5,081,000
リフター(2020.11.25.NEW,2021.9.7.価格改定)			
1.5DT	アリュール(右)	8AT	3,434,000
	GT(右)	8AT	3,657,000
シトロエン	グループPSAジャパン ☎0120-55-4106		
C3(2017.7.7.FMC,2021.9.21.価格改定)			
1.2T	フィール(右)	6AT	2,373,000
	シャイン(右)	6AT	2,610,000
C3エアクロスSUV(2019.7.16.NEW,2020.8.1.価格改定)			
1.2T	フィール(右)	6AT	2,670,000
	シャイン(右)	6AT	2,820,000
グランドC4スペースツアラー(2018.9.25.名称変更,2021.5.13.価格改定)			
2.0DT	シャイン ブルー HDi(右)	6AT	4,250,000
C5エアクロスSUV(2019.5.28.NEW,2021.9.21.価格改定)			
2.0T	シャイン(右)	8AT	4,221,000
2.0DT	シャイン ブルー HDi(右)	8AT	4,412,000
1.6T※	プラグインハイブリッド(右)	8AT	5,528,000
ベルランゴ(2020.10.1.NEW, 2021.9.21.価格改定)			
1.5DT	フィール ブルー HDi(右)	8AT	3,250,000
	シャイン ブルー HDi(右)	8AT	3,527,000
	シャイン ブルー HDi XTRパック(右)	8AT	3,629,000
DS	グループPSAジャパン ☎0120-92-6813		
DS3クロスバック((2019.6.26.NEW,2020.9.14.価格改定)			
1.2T	ソーシック(右)	8AT	3,730,000
	グランシック(右)	8AT	4,260,000
DS3クロスバック E-テンス(2020.7.29.NEW)			
モーター	グランシック(右)	―	5,340,000
DS7クロスバック(2018.7.17.NEW,2021.9.8.一部変更)			
1.6T	リヴォリ(右)	8AT	6,079,000
2.0DT	バスティーユ ブルー HDi(右)	8AT	5,203,000
	リヴォリ ブルー HDi(右)	8AT	6,279,000
	オペラ(右)	8AT	6,685,000
	オペラ ブルー HDi(右)	8AT	6,885,000
1.6T※	E-テンス 4×4(右・4WD)	8AT	7,320,000
ルノー	ルノー・ジャパン ☎0120-676-365		
トゥインゴ(2016.7.13.NEW,2021.5.13.仕様変更)			
1.0	S(右)	5MT	1,890,000
0.9T	インテンス(右)	6DCT	2,200,000
	インテンス キャンバストップ(右)	6DCT	2,320,000
ルーテシア(2020.11.6.FMC)			
1.3T	ゼン(右)	7DCT	2,369,000
	インテンス(右)	7DCT	2,569,000
	インテンス テックパック(右)	7DCT	2,769,000
メガーヌ(2017.10.4.FMC,2021.8.26.MC)			
1.3T	インテンス(右)	7DCT	3,100,000
	スポーツツアラー インテンス(右)	7DCT	3,300,000
1.8T	R.S.(右)	6DCT	4,640,000
	R.S.トロフィー MT(右)	6MT	4,940,000
	R.S.トロフィー EDC(右)	6DCT	5,040,000
キャプチャー(2021.2.25.FMC)			
1.3T	インテンス(右)	7DCT	2,990,000
	インテンス テックパック(右)	7DCT	3,190,000
カングー(2009.9.1.FMC,2019.10.1.価格改定)			
1.2T	ゼン 6MT(右)	6MT	2,546,000
	ゼンEDC(右)	6DCT	2,647,000
アルピーヌ ALPINE	アルピーヌ・ジャパン ☎0800-1238-110		

●価格は東京地区車両価格(消費税含む)。単位:円(2021年9月24日現在) ●省略表記の意味:T=ターボ、DT=ディーゼルターボ、SCはスーパーチャージャー、※ +モーター
●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)。

日本車／Japanese Cars

軽自動車を除く乗用車（海外生産車を含む）。

トヨタ			☎0800-700-7700
パッソ(2016.4.21.FMC,2021.4.1.一部改良)			
1.0	X	CVT	1,265,000
	XLパッケージ	CVT	1,375,000
	MODA	CVT	1,562,000
	MODA Gパッケージ	CVT	1,727,000
	X(4WD)	CVT	1,441,000
	XLパッケージ(4WD)	CVT	1,551,000
	MODA(4WD)	CVT	1,738,000
	MODA Gパッケージ(4WD)	CVT	1,903,000
ヤリス(2019.2.10.NEW,2021.5.10.一部改良)			
1.0	X	CVT	1,455,000
	XBパッケージ	CVT	1,395,000
	G	CVT	1,613,000
1.5	X	6MT	1,543,000
	G	6MT	1,718,000
	Z	6MT	1,888,000
	X	CVT	1,598,000
	G	CVT	1,773,000
	Z	CVT	1,971,000
	X(4WD)	CVT	1,831,000
	G(4WD)	CVT	1,971,000
	Z(4WD)	CVT	2,169,000
	GRヤリスRS	CVT	2,650,000
1.5※	HYBRID X	無段変速	1,998,000
	HYBRID G	無段変速	2,130,000
	HYBRID Z	無段変速	2,324,000
	HYBRID X(4WD)	無段変速	2,241,000
	HYBRID G(4WD)	無段変速	2,338,000
	HYBRID Z(4WD)	無段変速	2,522,000
1.6T	GRヤリスRC(4WD)	6MT	3,300,000
	GRヤリスRZ(4WD)	6MT	3,960,000
	GRヤリスRZ"ハイパフォーマンス"(4WD)	6MT	4,560,000
ルーミー(2016.11.9.NEW,2020.9.15.MC)			
1.0	X	CVT	1,556,500
	G	CVT	1,743,500
	カスタムG	CVT	1,914,000
	X(4WD)	CVT	1,732,500
	G(4WD)	CVT	1,919,500
	カスタムG(4WD)	CVT	2,090,000
1.0T	G-T	CVT	1,864,500
	カスタムG-T	CVT	2,046,000
アクア(2021.7.19.FMC)			
1.5※	B	無段変速	1,980,000
	X	無段変速	2,090,000
	G	無段変速	2,230,000
	Z	無段変速	2,400,000
	B(4WD)	無段変速	2,178,000
	X(4WD)	無段変速	2,288,000
	G(4WD)	無段変速	2,428,000
	Z(4WD)	無段変速	2,598,000
カローラスポーツ(2018.6.26.NEW,2021.7.2.一部改良)			
1.2T	GX	6MT	2,169,000
	GX	CVT	2,202,000
	G	6MT	2,340,000
	G	CVT	2,385,000
	GZ	6MT	2,521,000
	GZ	CVT	2,566,000
	GX(4WD)	CVT	2,400,000
	G(4WD)	CVT	2,583,000
	GZ(4WD)	CVT	2,764,000
1.8※	ハイブリッドGX	無段変速	2,488,000
	ハイブリッドG	無段変速	2,660,000
	ハイブリッドGZ	無段変速	2,841,000
カローラ(2019.9.17.FMC,2021.7.2.一部改良)			
1.8	G-X	CVT	1,936,000
	S	CVT	2,139,500
	W×B	CVT	2,315,500
1.2T	W×B	6MT	2,424,400
1.8※	ハイブリッドG-X	無段変速	2,403,500
	ハイブリッドS	無段変速	2,574,000
	ハイブリッドW×B	無段変速	2,750,000
	ハイブリッドG-X(4WD)	無段変速	2,601,500
	ハイブリッドS(4WD)	無段変速	2,772,000
	ハイブリッドW×B(4WD)	無段変速	2,948,000
カローラツーリング(2019.9.17.FMC,2021.7.2.一部改良)			
1.8	G-X	CVT	2,013,000
	S	CVT	2,216,500
	W×B	CVT	2,365,000
1.2T	W×B	6MT	2,473,900
1.8※	ハイブリッドG-X	無段変速	2,480,500
	ハイブリッドG-X(4WD)	無段変速	2,678,500
	ハイブリッドS	無段変速	2,651,000
	ハイブリッドS(4WD)	無段変速	2,849,000
	ハイブリッドW×B	無段変速	2,799,500
	ハイブリッドW×B(4WD)	無段変速	2,997,500
カローラアクシオ(2012.5.11.FMC,2021.9.6.一部改良)			
1.5	EX	5MT	1,557,600
	EX	CVT	1,677,500
	EX(4WD)	CVT	1,821,600
1.5※	ハイブリッド EX	無段変速	2,134,000
カローラフィールダー(2012.5.11.FMC,2021.9.6.一部改良)			
1.5	EX	5MT	1,709,400
	EX	CVT	1,829,300
	EX(4WD)	CVT	1,973,400
1.5※	ハイブリッドEX	無段変速	2,292,400
プリウス(2015.12.9.FMC,2021.6.3.一部改良)			
1.8※	E(リチウムイオン電池)	無段変速	2,597,000
	S(リチウムイオン電池)	無段変速	2,731,000
	A(リチウムイオン電池)	無段変速	3,004,000
	Aプレミアム(リチウムイオン電池)	無段変速	3,331,000
	S(ニッケル水素電池4WD)	無段変速	2,929,000
	A(ニッケル水素電池4WD)	無段変速	3,202,000
	Aプレミアム(ニッケル水素電池4WD)	無段変速	3,529,000
プリウスPHV(2017.2.15.FMC,2021.6.3.一部改良)			
1.8※	S(リチウムイオン電池)	無段変速	3,383,000
	A(リチウムイオン電池)	無段変速	3,758,000

2.0T※	B5 AWD(右・4WD)	8AT	5,790,000
	B5 AWD プロ(右・4WD)	8AT	6,740,000
XC40(2018.3.26.NEW,2021.7.21.一部仕様変更)			
2.0T※	B4(右)	8AT	4,090,000
	B4モメンタム(右)	8AT	4,790,000
	B4 AWD モメンタム(右・4WD)	8AT	4,990,000
	B4 AWD Rデザイン(右・4WD)	8AT	5,390,000
	B4 AWD インスクリプション(右・4WD)	8AT	5,390,000
1.5T※	リチャージ プラグインハイブリッド T5 インスクリプション エクスプレッション(右)	7DCT	5,990,000
	リチャージ プラグインハイブリッド T5 インスクリプション(右)	7DCT	6,490,000
XC60(2017.10.16.NEW,2021.9.1.MC)			
2.0T※	B5 AWD モメンタム(右・4WD)	8AT	6,490,000
	B5 AWD インスクリプション(右・4WD)	8AT	7,490,000
2.0T+SC※	B6 AWD Rデザイン(右・4WD)	8AT	8,090,000
	リチャージ プラグインハイブリッド T8 AWD インスクリプション エクスプレッション(右・4WD)	8AT	8,440,000
	リチャージ プラグインハイブリッド T8 AWD インスクリプション(右・4WD)	8AT	9,590,000
S90(2021.9.1.再導入開始)			
2.0T+SC※	B6 AWDインスクリプション(右・4WD)	8AT	8,940,000
V90(2017.2.22.NEW,2021.9.1.一部改良)			
2.0T※	B5 モメンタム(右)	8AT	6,940,000
2.0T+SC※	B6 AWD Rデザイン(右・4WD)	8AT	8,940,000
	B6 AWDインスクリプション(右・4WD)	8AT	8,940,000
	リチャージ プラグインハイブリッド T8 AWD インスクリプション(右・4WD)	8AT	10,240,000
V90クロスカントリー(2017.2.22.NEW,2021.9.1.一部改良)			
2.0T※	B5 AWD Pro(右・4WD)	8AT	8,440,000
2.0T+SC	B6 AWD Pro(右・4WD)	8AT	9,140,000
XC90(2016.1.27.FMC,2020.8.25.2021年モデル)			
2.0T※	B5 AWD モメンタム(右・4WD)	8AT	8,340,000
2.0T+SC※	B6 AWD インスクリプション(右・4WD)	8AT	10,040,000
	B6 AWD Rデザイン(右・4WD)	8AT	10,040,000
	リチャージ プラグインハイブリッド T8 AWD インスクリプション(右・4WD)	8AT	11,390,000
キャデラック	ゼネラルモーターズ・ジャパン		0120-711-276
CT5(2021.1.16.NEW)			
2.0T	プラチナム(左)	10AT	5,600,000
	スポーツ(左・4WD)	10AT	6,200,000
CT6(2016.4.26.NEW,2019.5.28.大幅改良)			
3.6	プラチナム(左・4WD)	10AT	10,450,000
XT4(2021.1.16.NEW)			
2.0T	プレミアム(左・4WD)	9AT	5,700,000
	スポーツ(左・4WD)	9AT	6,400,000
	プラチナム(左・4WD)	9AT	6,700,000
XT5(2017.7.13.NEW,2020.1.1.MC)			
3.6	プラチナム スポーツ(左・4WD)	9AT	7,850,000
XT6(2020.1.1.NEW,2021.1.16.一部仕様変更)			
3.6	プラチナム スポーツ(左・4WD)	9AT	8,850,000
エスカレード(2020.11.13.FMC)			
6.2	プラチナム(左・4WD)	10AT	14,900,000
	スポーツ(左・4WD)	10AT	15,200,000
シボレー	ゼネラルモーターズ・ジャパン		0120-711-276
カマロ(2017.7.6.FMC,2020.12.11.2021年モデル)			
2.0T	LT RS(左)	8AT	5,560,000
	コンバーチブル(左)	8AT	6,440,000
6.2	SS(左)	10AT	7,100,000
コルベット(2020.1.10.FMC,2020.8.27.車種追加)			
6.2	2LT(右)	8DCT	11,800,000
	3LT(右)	8DCT	14,000,000
	コンバーチブル(右)	8DCT	15,500,000
ジープ Jeep	FCA ジャパン		0120-712-812
レネゲード(2015.9.1.NEW,2021.8.6.価格変更)			
1.3T	ロンジチュード(右)	6DCT	3,080,000
	リミテッド(右)	6DCT	3,720,000
	トレイルホーク(右・4WD)	9AT	3,970,000
1.3T※	リミテッド 4xe(右・4WD)	6AT	5,100,000
	トレイルホーク 4xe(右・4WD)	6AT	5,150,000
コンパス(2017.12.2.FMC,2021.6.23.MC)			
2.4	スポーツ(右)	6AT	3,460,000
	ロンジチュード(右)	6AT	3,850,000
	リミテッド(右・4WD)	9AT	4,350,000
チェロキー(2014.4.28.NEW,2020.2.20.仕様変更)			
2.4	ロンジチュード(右・4WD)	9AT	4,590,000
2.0T	リミテッド(右・4WD)	9AT	5,060,000
	トレイルホーク(右・4WD)	9AT	5,090,000
グランドチェロキー(2011.3.12.FMC,2019.12.2.価格改定)			
3.6	ラレード(右・4WD)	8AT	5,240,000
	リミテッド エアサス非装着車(右・4WD)	8AT	6,390,000
	リミテッド(右・4WD)	8AT	6,590,000
	サミット(右・4WD)	8AT	7,340,000
ラングラー(2018.10.25.FMC,2021.8.6.価格改定)			
3.6	スポーツ(右・4WD)	8AT	5,360,000
	アンリミテッド スポーツ(右・4WD)	8AT	5,580,000
	アンリミテッド サハラ(右・4WD)	8AT	6,180,000
	アンリミテッド ルビコン(右・4WD)	8AT	6,580,000
2.0T	アンリミテッド サハラ(右・4WD)	8AT	6,350,000
テスラ	テスラモーターズジャパン		0120-982-428
モデル3(2019.5.31.NEW,2021.6.一部価格改定)			
モーター	スタンダードレンジプラス(右)	―	4,440,000
	ロングレンジ(右・4WD)	―	5,240,000
	パフォーマンス(右・4WD)	―	7,173,000
モデルS(2016.5.18.MC,2021.6.仕様変更)			
モーター	ロングレンジ(右・4WD)	―	11,699,000
	プレイド(右・4WD)	―	15,999,000
モデルX(2016.9.12.NEW)			
モーター	ロングレンジ(右・4WD)	―	12,699,000
	プレイド(右・4WD)	―	14,999,000

	Rダイナミック HSE(249ps・4WD)	9AT	7,690,000
2.0DT※	イヴォーク(右・180ps・4WD)	9AT	5,740,000
	S(右・180ps・4WD)	9AT	6,360,000
	Rダイナミック S(右・180ps・4WD)	9AT	6,700,000
	Rダイナミック SE(右・180ps・4WD)	9AT	7,420,000
レンジローバーヴェラール(2017.7.11.NEW,2021.3.10.2021年モデル)			
2.0DT※	ヴェラール(右・204ps・4WD)	8AT	7,870,000
	Rダイナミック S(右・180ps・4WD)	8AT	9,040,000
2.0T	S(右・250ps・4WD)	8AT	8,490,000
	Rダイナミック S(右・250ps・4WD)	8AT	8,980,000
	Rダイナミック SE(右・250ps・4WD)	8AT	9,520,000
	Rダイナミック HSE(右・250ps・4WD)	8AT	10,760,000
	ヴェラール エディション(右・250ps・4WD)	8AT	10,130,000
レンジローバースポーツ(2013.11.20.FMC,2020.9.18.2021年モデル)			
3.0T※	HST(右・4WD)	8AT	12,640,000
5.0 SC	オートバイオグラフィー ダイナミック(右・4WD)	8AT	14,820,000
	SVR(右・4WD)	8AT	17,230,000
3.0DT	SE(右・4WD)	8AT	9,360,000
	HSE(右・4WD)	8AT	10,840,000
	HSE ダイナミック(右・4WD)	8AT	11,430,000
2.0T※	HSE(右・4WD)	8AT	12,180,000
	HSE ダイナミック(右・4WD)	8AT	12,760,000
	HSE ダイナミック(右・4WD)	8AT	12,420,000
	オートバイオグラフィー ダイナミック(右・4WD)	8AT	13,510,000
レンジローバー(2013.1.9.FMC,2020.9.11.2021年モデル)			
5.0 SC	ヴォーグ(右・525ps・4WD)	8AT	17,020,000
	オートバイオグラフィー(右・525ps・4WD)	8AT	19,830,000
	SVオートバイオグラフィーダイナミック(右・565ps・4WD)	8AT	25,780,000
	LWBオートバイオグラフィー(右・525ps・4WD)	8AT	20,720,000
	LWB SVオートバイオグラフィー(右・565ps・4WD)	8AT	32,020,000
3.0DT	ヴォーグ(右・4WD)	8AT	14,930,000
	オートバイオグラフィー(右・4WD)	8AT	17,900,000
2.0T※	ヴォーグ(右・4WD)	8AT	15,500,000
	オートバイオグラフィー(右・4WD)	8AT	18,310,000
	LWB ヴォーグ(右・4WD)	8AT	16,160,000
	LWB オートバイオグラフィー(右・4WD)	8AT	18,880,000
	LWB SVオートバイオグラフィー(右・4WD)	8AT	29,560,000
ベントレー	ベントレー・モーターズ・ジャパン		0120-97-7797
コンチネンタル GT(2017.12.19.FMC,2021.6.1.一部価格改定)			
4.0T	V8(右/左・4WD)	8DCT	26,900,000
	V8マリナー(右/左・4WD)	8DCT	34,500,000
	V8コンバーチブル(右/左・4WD)	8DCT	29,500,000
	V8 マリナー コンバーチブル(右/左・4WD)	8DCT	36,900,000
6.0T	スピード(右/左・4WD)	8DCT	33,900,000
	スピード コンバーチブル(右/左・4WD)	8DCT	37,300,000
フライングスパー(2019.12.4.FMC,2021.8.16.車種追加)			
2.9T※	ハイブリッド(右/左・4WD)	8AT	24,200,000
	マリナー ハイブリッド(右/左・4WD)	8AT	33,500,000
4.0T	V8(右/左・4WD)	8DCT	23,500,000
	マリナー V8(右/左・4WD)	8DCT	33,500,000
6.0T	フライングスパー(右/左・4WD)	8DCT	27,500,000
	マリナー W12(右/左・4WD)	8DCT	36,500,000
ベンテイガ(2015.12.25.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.6.1.一部価格改定)			
3.0T※	ハイブリッド(右/左・4WD)	8AT	22,690,000
4.0T	ベンテイガ(右/左・4WD)	8AT	21,857,000
	S(右/左・4WD)	8AT	26,900,000
6.0T	スピード(右/左・4WD)	8AT	33,450,000
ロールスロイス	コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド ☎03-5413-2100		
	ロールス・ロイス・モーター・カーズ横浜 0120-188-250		
レイス(2013.4.18.NEW)			
6.6T	レイス(右/左)	8AT	39,310,000
	ブラックバッジ(右/左)	8AT	45,470,000
ドーン(2016.1.21.NEW)			
6.6T	ドーン(右/左)	8AT	41,620,000
	ブラックバッジ(右/左)	8AT	47,670,000
ゴースト(2020.9.1.FMC)			
6.75T	ゴースト(右/左)	8AT	36,670,000
	エクステンデッド(右/左)	8AT	42,720,000
ファントム(2018.1.22.NEW)			
6.75T	ファントム(右/左)	8AT	56,800,000
	エクステンデッド(右/左)	8AT	67,800,000
カリナン(2018.6.11.NEW,2019.11.13.車種追加)			
6.75T	カリナン(右/左・4WD)	8AT	40,850,000
	ブラックバッジ(右/左・4WD)	8AT	47,120,000
マクラーレン	マクラーレン・オートモーティブ		
	マクラーレン東京 ☎03-6438-1963 マクラーレン大阪八光 ☎06-6121-8821		
720S(2017.3.7.NEW,2018.12.8.車種追加)			
4.0T	クーペ(右/左)	7DCT	35,300,000
	スパイダー(右/左)	7DCT	39,300,000
GT(2019.6.20.NEW,2020.8.1.価格改定)			
4.0T	GT(右/左)	7DCT	26,950,000
アルトゥーラ(2021.4.13.NEW)			
3.0T※	アルトゥーラ(右/左)	8DCT	29,650,000
アストンマーティン	アストンマーティン アジアパシフィック ☎03-5410-0070		
ヴァンテージ(2017.11.23.FMC,2020.2.21.車種追加)			
4.0T	クーペ(右/左)	8AT	20,980,000
	ロードスター(右/左)	8AT	22,030,000
DB11(2016.9.1.NEW,2017.6.28.車種追加)			
4.0T	V8クーペ(右/左)	8AT	24,100,000
	V8ヴォランテ(右/左)	8AT	25,660,000
5.2T	AMR(右/左)	8AT	26,510,000
DBSスーパーレッジェーラ(2019.6.27.NEW)			
5.2T	クーペ(右/左)	8AT	36,450,000
	ヴォランテ(右/左)	8AT	38,780,000
DBX(2019.11.21.NEW)			
4.0T	DBX(右/左)	9AT	23,450,000
ボルボ VOLVO	ボルボ・カー・ジャパン		0120-922-662
S60(2019.11.5.FMC,2020.11.26.一部改良)			
2.0T※	B4 モメンタム(右)	8AT	4,990,000
	B5 インスクリプション(右)	8AT	6,240,000
	B5 Rデザイン(右)	8AT	6,240,000
2.0T+SC※	リチャージプラグインハイブリッドT6 AWDインスクリプション エクスプレッション(右・4WD)	8AT	6,840,000
	リチャージプラグインハイブリッドT6 AWDインスクリプション(右・4WD)	8AT	7,990,000
V60(2018.9.25.FMC,2020.10.21.一部改良)			
2.0T※	B4モメンタム(右)	8AT	4,990,000
	B5インスクリプション(右)	8AT	6,240,000
	B5 Rデザイン(右)	8AT	6,240,000
2.0T+SC※	リチャージ プラグインハイブリッド T6 AWDインスクリプション エクスプレッション(右・4WD)	8AT	6,840,000
	リチャージ プラグインハイブリッド T6 AWDインスクリプション(右・4WD)	8AT	7,990,000
V60クロスカントリー(2019.4.17.FMC,2020.11.26.一部改良)			

3.5	350 Fスポーツ	8AT	6,500,000
2.5※	300h	電気式無段変速	5,260,000
	300h Fスポーツ	電気式無段変速	5,800,000
	300h バージョンL	電気式無段変速	6,000,000
	300h (4WD)	電気式無段変速	5,680,000
	300h Fスポーツ (4WD)	電気式無段変速	6,220,000
	300h バージョンL (4WD)	電気式無段変速	6,420,000
ES (2018.10.24.NEW,2021.8.26.MC)			
2.5※	300h	電気式無段変速	5,990,000
	300h F スポーツ	電気式無段変速	6,510,000
	300h バージョンL	電気式無段変速	7,150,000
LS (2017.10.19.FMC,2021.4.8.車種追加)			
3.5T	500 Iパッケージ	10AT	10,730,000
	500 Fスポーツ	10AT	12,340,000
	500 バージョンL	10AT	13,450,000
	500 エグゼクティブ	10AT	15,390,000
	500 Iパッケージ (4WD)	10AT	11,140,000
	500 Fスポーツ (4WD)	10AT	12,440,000
	500 バージョンL (4WD)	10AT	13,860,000
	500 エグゼクティブ (4WD)	10AT	15,800,000
3.5※	500h Iパッケージ	電気式無段変速	12,190,000
	500h Fスポーツ	電気式無段変速	13,510,000
	500h バージョンL	電気式無段変速	14,930,000
	500h エグゼクティブ	電気式無段変速	16,870,000
	500h Iパッケージ (4WD)	電気式無段変速	12,600,000
	500h Fスポーツ (4WD)	電気式無段変速	13,920,000
	500h バージョンL (4WD)	電気式無段変速	15,340,000
	500h エグゼクティブ (4WD)	電気式無段変速	17,280,000
	500h バージョンL アドバンスド ドライブ (4WD)	電気式無段変速	16,320,000
	500h エグゼクティブ アドバンスド ドライブ (4WD)	電気式無段変速	17,940,000
RC (2014.10.23.NEW,2021.9.2.一部改良)			
2.0T	300	8AT	5,769,000
	300 F スポーツ	8AT	6,299,000
	300 バージョンL	8AT	6,248,000
3.5	350	8AT	6,584,000
	350 F スポーツ	8AT	7,307,000
	350 バージョンL	8AT	7,063,000
2.5※	300h	電気式無段変速	6,217,000
	300h F スポーツ	電気式無段変速	6,747,000
	300h バージョンL	電気式無段変速	6,696,000
5.0	RC F	8AT	10,520,000
	RC F カーボンエクステリアパッケージ	8AT	11,320,000
	RC F パフォーマンスパッケージ	8AT	14,490,000
LC (2017.3.16.NEW,2020.6.18.一部改良,2020.7.15.車種追加)			
5.0	500	10AT	13,500,000
	500 Sパッケージ	10AT	14,500,000
	500 Lパッケージ	10AT	13,500,000
	500 コンバーチブル	10AT	15,000,000
3.5※	500h	電気式無段変速	14,000,000
	500h Sパッケージ	電気式無段変速	15,000,000
	500h Lパッケージ	電気式無段変速	14,000,000
UX (2018.11.27.NEW,2021.8.19.一部改良)			
2.0	200	CVT	3,973,000
	200 バージョンC	CVT	4,217,000
	200 Fスポーツ	CVT	4,512,000
	200 バージョンL	CVT	4,828,000
2.0※	250h	電気式無段変速	4,329,000
	250h バージョンC	電気式無段変速	4,573,000
	250h Fスポーツ	電気式無段変速	4,868,000
	250h バージョンL	電気式無段変速	5,184,000
	250h (4WD)	電気式無段変速	4,594,000
	250h バージョンC (4WD)	電気式無段変速	4,838,000
	250h Fスポーツ (4WD)	電気式無段変速	5,133,000
	250h バージョンL (4WD)	電気式無段変速	5,499,000
モーター	300e バージョンC	—	5,800,000
	300e バージョンL	—	6,350,000
RX (2015.10.22.FMC,2020.7.22.一部改良)			
2.0T	300	6AT	5,240,000
	300バージョンL	6AT	6,150,000
	300 F スポーツ	6AT	6,120,000
	300 (4WD)	6AT	5,510,000
	300バージョンL (4WD)	6AT	6,420,000
	300 F スポーツ (4WD)	6AT	6,390,000
3.5※	450h	電気式無段変速	6,380,000
	450h バージョンL	電気式無段変速	7,290,000
	450h F スポーツ	電気式無段変速	7,570,000
	450h (4WD)	電気式無段変速	6,650,000
	450h バージョンL (4WD)	電気式無段変速	7,560,000
	450h F スポーツ (4WD)	電気式無段変速	7,830,000
	450h L (4WD)	電気式無段変速	7,960,000
LX (2009.1.19.NEW,2017.8.3.一部改良)			
5.7	570 (5人乗り/8人乗り・4WD)	8AT	11,356,481
日産自動車			☎0120-315-232
リーフ (2017.9.6.FMC,2021.4.19.一部仕様変更)			
モーター	S (40kWh)	—	3,326,400
	X (40kWh)	—	3,825,800
	XVセレクション (40kWh)	—	4,063,400
	アーバンクロム (40kWh)	—	4,118,400
	G (40kWh)	—	4,193,200
	NISMO (40kWh)	—	4,298,800
	e+X (60kWh)	—	4,417,600
	e+アーバンクロム (60kWh)	—	4,710,200
	e+G (60kWh)	—	4,998,400
マーチ (2010.7.13.FMC,2020.7.16.一部仕様変更)			
1.2	S	CVT	1,289,200
	Sプラムインテリア	CVT	1,427,800
	X Vセレクション	CVT	1,485,000
	X Vセレクション パーソナライゼーション	CVT	1,518,000
	G	CVT	1,669,800
	Gパーソナライゼーション	CVT	1,702,800
	NISMO	CVT	1,633,500
1.5	NISMO S	5MT	1,876,600
ノートe-POWER (2020.11.24.FMC, 2020.12.23.車種追加)			
モーター	F	—	2,054,800
	S	—	2,029,500
	X	—	2,186,800
	S FOUR (4WD)	—	2,288,000
	X FOUR (4WD)	—	2,445,300
ノート オーラ (2021.6.15.NEW, 2021.8.17.車種追加)			
モーター	G	—	2,610,300

	Z (4WD)	CVT	4,130,000
2.5※	ハイブリッドS	電気式無段変速	3,580,000
	ハイブリッドG	電気式無段変速	4,000,000
	ハイブリッドZ	電気式無段変速	4,520,000
	ハイブリッドS (4WD)	電気式無段変速	3,800,000
	ハイブリッドG (4WD)	電気式無段変速	4,220,000
	ハイブリッドZ (4WD)	電気式無段変速	4,740,000
ハイラックス (2017.9.12.NEW,2020.8.19.MC)			
2.4DT	X (4WD)	6AT	3,471,000
	Z (4WD)	6AT	3,876,000
ランドクルーザープラド (2009.9.14.FMC,2021.6.1.一部改良)			
2.7	TX (5人乗り4WD)	6AT	3,666,000
	TX (7人乗り4WD)	6AT	3,824,000
2.8DT	TX (5人乗り4WD)	6AT	4,330,000
	TX (7人乗り4WD)	6AT	4,488,000
	TZ-G (7人乗り4WD)	6AT	5,543,000
ランドクルーザー (2021.8.2.FMC)			
3.5T	GX (5人乗り4WD)	10AT	5,100,000
	AX (7人乗り4WD)	10AT	5,500,000
	VX (7人乗り4WD)	10AT	6,300,000
	ZX (7人乗り4WD)	10AT	7,300,000
	GRスポーツ (7人乗り4WD)	10AT	7,700,000
3.3DT	ZX (5人乗り4WD)	10AT	7,600,000
	GRスポーツ (5人乗り4WD)	10AT	8,000,000
シエンタ (2015.7.9.FMC,2021.6.2.一部改良)			
1.5	ファンベースX (5人乗り)	CVT	1,818,500
	ファンベースG (5人乗り)	CVT	2,066,000
	ファンベースGクエロ (5人乗り)	CVT	2,173,000
	X (7人乗り)	CVT	1,859,200
	G (7人乗り)	CVT	2,107,000
	G クエロ (7人乗り)	CVT	2,214,000
	X (6人乗り4WD)	CVT	2,003,300
	G (6人乗り4WD)	CVT	2,251,000
	G クエロ (6人乗り4WD)	CVT	2,358,000
1.5※	ファンベースX (5人乗り)	電気式無段変速	2,236,500
	ファンベースG (5人乗り)	電気式無段変速	2,432,000
	ファンベースGクエロ (5人乗り)	電気式無段変速	2,539,000
	X (7人乗り)	電気式無段変速	2,277,200
	G (7人乗り)	電気式無段変速	2,473,000
	G クエロ (7人乗り)	電気式無段変速	2,580,000
ヴォクシー/ノア (2014.1.20.FMC,2019.1.7.一部改良)			
2.0	ー/X (8人乗り)	CVT	2,556,400
	ー/X (7人乗り)	CVT	2,587,200
	ー/G (8人乗り)	CVT	2,824,800
	ー/G (7人乗り)	CVT	2,855,600
	ZS/Si (8人乗り)	CVT	2,813,800
	ZS/Si (7人乗り)	CVT	2,844,600
	ー/X (8人乗り4WD)	CVT	2,765,400
	ー/X (7人乗り4WD)	CVT	2,796,200
	ー/G (8人乗り4WD)	CVT	3,033,800
	ー/G (7人乗り4WD)	CVT	3,064,600
	ZS/Si (8人乗り4WD)	CVT	3,042,600
	ZS/Si (7人乗り4WD)	CVT	3,011,800
	ZS/Si "GRスポーツ" (7人乗り)	CVT	3,306,600
1.8※	ー/ハイブリッドX (7人乗り)	電気式無段変速	3,059,100
	ー/ハイブリッドG (7人乗り)	電気式無段変速	3,218,600
	ハイブリッドZS/ハイブリッドSi (7人乗り)	電気式無段変速	3,347,300
エスクァイア (2014.10.29.NEW,2019.1.7.一部改良)			
2.0	Gi (8人乗り)	CVT	2,963,400
	Gi (7人乗り)	CVT	2,994,200
	Gi (8人乗り4WD)	CVT	3,172,400
	Gi (7人乗り4WD)	CVT	3,203,200
1.8※	ハイブリッドGi (7人乗り)	電気式無段変速	3,379,200
アルファード (2015.1.26.FMC,2021.4.28.一部改良)			
2.5	X (8人乗り)	CVT	3,597,000
	S (8人乗り)	CVT	3,941,000
	S (7人乗り)	CVT	3,985,000
	S "C パッケージ" (7人乗り)	CVT	4,681,600
	X (8人乗り4WD)	CVT	3,851,000
	S (8人乗り4WD)	CVT	4,196,000
	S (7人乗り4WD)	CVT	4,240,000
	S "C パッケージ" (7人乗り4WD)	CVT	4,935,600
3.5	GF (7人乗り)	8AT	5,202,600
	SC (7人乗り)	8AT	5,277,600
	Executive Lounge (7人乗り)	8AT	7,269,000
	Executive Lounge S (7人乗り)	8AT	7,421,000
	GF (7人乗り4WD)	8AT	5,400,600
	SC (7人乗り4WD)	8AT	5,474,600
	Executive Lounge (7人乗り4WD)	8AT	7,466,000
	Executive Lounge S (7人乗り4WD)	8AT	7,619,000
2.5※	HYBRID X (8人乗り4WD)	電気式無段変速	4,618,300
	HYBRID X (7人乗り4WD)	電気式無段変速	4,656,000
	HYBRID G Fパッケージ (7人乗り4WD)	電気式無段変速	5,573,000
	HYBRID SR Cパッケージ (7人乗り4WD)	電気式無段変速	5,720,000
	HYBRID Executive Lounge (7人乗り4WD)	電気式無段変速	7,599,000
	HYBRID Executive Lounge S (7人乗り4WD)	電気式無段変速	7,752,000
ヴェルファイア (2015.1.26.FMC,2021.4.28.一部改良)			
2.5	GOLDEN EYES II (7人乗り)	CVT	4,240,000
	GOLDEN EYES II (7人乗り4WD)	CVT	4,495,000
2.5※	GOLDEN EYES II (7人乗り4WD)	電気式無段変速	5,088,400
ハイエースワゴン (2004.8.23.FMC,2020.4.17.一部改良)			
2.7	DX	6AT	2,875,000
	GL	6AT	3,150,100
	グランドキャビン	6AT	3,700,500
	DX (4WD)	6AT	3,186,000
	GL (4WD)	6AT	3,459,100
	グランドキャビン (4WD)	6AT	4,010,500
グランエース (2019.12.16.NEW,2021.6.28.一部改良)			
2.8DT	G (8人乗り)	6AT	6,200,000
	プレミアム (6人乗り)	6AT	6,500,000
レクサス			☎0800-500-5577
CT (2011.1.17.NEW,2020.8.20.一部改良)			
1.8※	200h	電気式無段変速	3,869,000
	200h バージョンC	電気式無段変速	4,093,000
	200h F スポーツ	電気式無段変速	4,510,000
	200h バージョンL	電気式無段変速	4,881,000
IS (2013.5.16.FMC,2021.9.9.一部改良)			
2.0T	300	8AT	4,800,000
	300 Fスポーツ	8AT	5,350,000
	300 バージョンL	8AT	5,550,000

	Aプレミアム (リチウムイオン電池)	電気式無段変速	4,010,000
カムリ (2017.7.10.FMC,2021.2.1.一部改良)			
2.5※	X	電気式無段変速	3,485,000
	G	電気式無段変速	3,794,000
	WS	電気式無段変速	3,937,000
	X E-Four (4WD)	電気式無段変速	3,683,000
	G E-Four (4WD)	電気式無段変速	3,992,000
	WS E-Four (4WD)	電気式無段変速	4,135,000
クラウン (2018.6.26.FMC,2020.11.2.一部改良)			
2.0T	RS	8AT	5,099,000
	RSアドバンス	8AT	5,759,000
2.5※	ハイブリッドB	電気式無段変速	4,899,000
	ハイブリッドRS-B	電気式無段変速	4,959,000
	ハイブリッドS	電気式無段変速	5,202,000
	ハイブリッドRS	電気式無段変速	5,319,000
	ハイブリッドG	電気式無段変速	5,879,000
	ハイブリッドRSアドバンス	電気式無段変速	5,979,000
	ハイブリッドB Four (4WD)	電気式無段変速	5,119,000
	ハイブリッドRS-B Four (4WD)	電気式無段変速	5,173,000
	ハイブリッドS Four (4WD)	電気式無段変速	5,422,000
	ハイブリッドRS Four (4WD)	電気式無段変速	5,539,000
	ハイブリッドG Four (4WD)	電気式無段変速	6,099,000
	ハイブリッドRSアドバンス Four (4WD)	電気式無段変速	6,199,000
	ハイブリッドGエグゼクティブ Four (4WD)	電気式無段変速	6,513,000
3.5※	RSアドバンス	電気式無段変速	7,107,000
	Gエグゼクティブ	電気式無段変速	7,393,000
MIRAI (2020.12.9.FMC,2021.4.12.車種追加)			
モーター	G	—	7,100,000
	G Aパッケージ	—	7,350,000
	G エグゼクティブパッケージ	—	7,550,000
	Z	—	7,900,000
	Z アドバンスド ドライブ	—	8,450,000
	Z エグゼクティブパッケージ	—	8,050,000
	Z エグゼクティブパッケージ アドバンスド ドライブ	—	8,600,000
センチュリー (2018.6.22.FMC,2021.5.12.一部改良)			
5.0※	センチュリー	電気式無段変速	20,080,000
86 (2012.2.2.NEW,2018.7.2.追加)			
2.0	G	6MT	2,671,900
	G	6AT	2,696,100
	GT	6MT	3,037,100
	GT	6AT	3,105,300
スープラ (2019.5.17.FMC,2020.10.一部改良)			
2.0T	SZ	8AT	4,995,000
	SZ-R	8AT	6,013,000
3.0T	RZ	8AT	7,313,000
ライズ (2019.11.5.NEW)			
1.0T	X	CVT	1,679,000
	X "S"	CVT	1,745,000
	G	CVT	1,895,000
	Z	CVT	2,060,000
	X (4WD)	CVT	1,918,800
	X "S" (4WD)	CVT	1,984,800
	G (4WD)	CVT	2,133,700
	Z (4WD)	CVT	2,282,200
ヤリスクロス (2020.8.31.NEW)			
1.5	X	CVT	1,896,000
	G	CVT	2,020,000
	Z	CVT	2,210,000
	X (4WD)	CVT	2,127,000
	G (4WD)	CVT	2,251,000
	Z (4WD)	CVT	2,441,000
1.5※	ハイブリッドX	電気式無段変速	2,284,000
	ハイブリッドG	電気式無段変速	2,394,000
	ハイブリッドZ	電気式無段変速	2,584,000
	ハイブリッドX (4WD)	電気式無段変速	2,515,000
	ハイブリッドG (4WD)	電気式無段変速	2,625,000
	ハイブリッドZ (4WD)	電気式無段変速	2,815,000
カローラクロス (2021.9.14.NEW)			
1.8	G-X	CVT	1,999,000
	G	CVT	2,240,000
	S	CVT	2,400,000
	Z	CVT	2,640,000
1.8※	ハイブリッドG	電気式無段変速	2,590,000
	ハイブリッドS	電気式無段変速	2,750,000
	ハイブリッドZ	電気式無段変速	2,990,000
	ハイブリッドG (4WD)	電気式無段変速	2,799,000
	ハイブリッドS (4WD)	電気式無段変速	2,959,000
	ハイブリッドZ (4WD)	電気式無段変速	3,199,000
C-HR (2016.12.14.NEW,2020.8.4.一部改良)			
1.2T	S-T	6MT	2,382,000
	S-T	CVT	2,415,000
	S-T "GR SPORT"	6MT	2,782,000
	S-T "GR SPORT"	CVT	2,815,000
	G-T	6MT	2,682,000
	G-T	CVT	2,715,000
	S-T (4WD)	CVT	2,613,000
	S-T "GR SPORT" (4WD)	CVT	3,013,000
	G-T (4WD)	CVT	2,913,000
1.8※	S	電気式無段変速	2,745,000
	S "GR SPORT"	電気式無段変速	3,145,000
	G	電気式無段変速	3,045,000
RAV4 (2019.4.10.FMC,2020.8.7.一部改良)			
2.0	X	CVT	2,743,000
	X (4WD)	CVT	2,974,000
	G (4WD)	CVT	3,391,000
	G Zパッケージ (4WD)	CVT	3,539,000
	アドベンチャー (4WD)	CVT	3,310,000
2.5※	ハイブリッドX	電気式無段変速	3,343,000
	ハイブリッドX (4WD)	電気式無段変速	3,596,000
	ハイブリッドG (4WD)	電気式無段変速	4,029,000
RAV4 PHV (2020.6.8.NEW)			
2.5※	G (4WD)	電気式無段変速	4,690,000
	G "Z" (4WD)	電気式無段変速	4,990,000
	ブラックトーン (4WD)	電気式無段変速	5,390,000
ハリアー (2020.6.17.FMC)			
2.0	S	CVT	2,990,000
	G	CVT	3,410,000
	Z	CVT	3,930,000
	S (4WD)	CVT	3,190,000
	G (4WD)	CVT	3,610,000

●価格は東京地区車両価格(消費税含む)。単位:円(2021年9月24日現在) ●省略表記の意味:T=ターボ、DT=デイーゼルターボ、SCはスーパーチャージャー、※+モーター
●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)。

	G・EXホンダセンシング(4WD)	CVT	3,139,400
	スパーダ・ホンダセンシング(4WD)	CVT	3,162,500
	スパーダ・クールスピリット ホンダセンシング(4WD)	CVT	3,320,900
2.0※	e:HEVスパーダGホンダセンシング	—	3,427,600
	e:HEVスパーダG・EX ホンダセンシング	—	3,641,000
	e:HEVモデューロXホンダセンシング	—	4,094,200
オデッセイ (2013.10.31.FMC,2020.11.6.MC)			
2.4	アブソルート(8人乗り)	CVT	3,495,000
	アブソルート(7人乗り)	CVT	3,583,000
	アブソルート(8人乗り4WD)	CVT	3,715,000
	アブソルート EX ホンダセンシング(7人乗り)	CVT	3,815,000
	アブソルート EX ホンダセンシング(8人乗り4WD)	CVT	3,929,400
2.0※	e:HEV アブソルート(8人乗り)	—	4,198,000
	e:HEV アブソルート(7人乗り)	—	4,286,000
	e:HEV アブソルートEX(7人乗り)	—	4,580,000
三菱自動車			0120-324-860
ミラージュ (2012.8.1.NEW,2020.4.16.MC)			
1.2	M	CVT	1,432,200
	G	CVT	1,569,700
デリカD:2 (2020.12.24.FMC)			
1.2※	ハイブリッドMX	CVT	1,883,200
	ハイブリッドMZ	CVT	2,055,900
	ハイブリッドMZ全方位カメラP	CVT	2,110,900
	ハイブリッドMZ全方位カメラ付きナビP	CVT	2,242,900
	カスタムハイブリッドMV 全方位カメラP	CVT	2,141,700
	カスタムハイブリッドMV全方位カメラ付きナビP	CVT	2,273,700
	ハイブリッドMZ全方位カメラP(4WD)	CVT	2,236,300
	ハイブリッドMZ全方位カメラ付きナビP(4WD)	CVT	2,368,300
	カスタムハイブリッドMV 全方位カメラP(4WD)	CVT	2,267,100
	カスタムハイブリッドMV全方位カメラ付きナビP(4WD)	CVT	2,399,100
RVR (2010.2.17.NEW,2021.7.15.一部改良)			
1.8	M	CVT	2,143,900
	G	CVT	2,369,400
	ブラックエディション	CVT	2,503,600
	M(4WD)	CVT	2,384,800
	G(4WD)	CVT	2,610,300
	ブラックエディション(4WD)	CVT	2,744,500
エクリプス クロス (2018.3.1.NEW,2020.12.4.マイナーチェンジ)			
1.5T	M	CVT	2,531,100
	G	CVT	2,867,700
	Gプラスパッケージ	CVT	3,126,200
	M(4WD)	CVT	2,751,100
	G(4WD)	CVT	3,087,700
	Gプラスパッケージ(4WD)	CVT	3,346,200
エクリプス クロスPHEV (2020.12.4.NEW)			
2.4※	M(4WD)	—	3,848,900
	G(4WD)	—	4,152,500
	P(4WD)	—	4,477,000
アウトランダー PHEV (2012.12.26.NEW, 2020.10.29.一部改良)			
2.4※	G(4WD)	—	4,364,800
	Gプラスパッケージ(4WD)	—	4,637,600
	Gプレミアムパッケージ(4WD)	—	4,991,800
	Sエディション(4WD)	—	5,294,300
デリカD:5 (2007.5.22.NEW,2020.12.10.一部改良)			
2.2DT	M(4WD)	8AT	3,913,800
	G(4WD)	8AT	4,015,000
	Gパワーパッケージ(4WD)	8AT	4,251,500
	P(4WD)	8AT	4,387,900
	アーバンギア G(4WD)	8AT	4,142,600
	アーバンギア Gパワーパッケージ(4WD)	8AT	4,379,100
	アーバンギア Pエディション(4WD)	8AT	4,489,100
マツダ			0120-386-919
マツダ2 (2014.9.11.FMC,2021.6.24一部改良)			
1.5	15C	6AT	1,459,150
	15S	6AT	1,573,000
	15Sプロアクティブ	6MT	1,694,000
	15Sプロアクティブ Sパッケージ	6MT/6AT	1,903,000
	15S Lパッケージ	6MT/6AT	2,090,000
	15MB	6MT	1,650,000
	15C(4WD)	6AT	1,679,150
	15S(4WD)	6AT	1,793,000
	15Sプロアクティブ Sパッケージ(4WD)	6AT	2,123,000
	15S Lパッケージ(4WD)	6AT	2,310,000
1.5DT	XD	6AT	1,903,000
	XDプロアクティブ	6MT/6AT	1,991,000
	XDプロアクティブ Sパッケージ	6MT/6AT	2,156,000
	XD Lパッケージ	6MT/6AT	2,458,500
	XD(4WD)	6AT	2,123,000
	XDプロアクティブ(4WD)	6AT	2,211,000
	XDプロアクティブ Sパッケージ(4WD)	6AT	2,376,000
	XD Lパッケージ(4WD)	6AT	2,678,500
マツダ3 ファストバック (2019.5.24.NEW,2021.4.26.一部改良)			
1.5	15S	6MT/6AT	2,221,389
	15Sツーリング	6MT/6AT	2,315,989
	15S(4WD)	6AT	2,457,889
	15Sツーリング(4WD)	6AT	2,552,489
2.0	20Sプロアクティブ	6MT/6AT	2,515,741
	20Sプロアクティブ ツーリングセレクション	6MT/6AT	2,636,741
	20S Lパッケージ	6MT/6AT	2,698,055
	20Sバーガンディセレクション	6MT/6AT	2,769,555
	20Sプロアクティブ(4WD)	6AT	2,752,241
	20Sプロアクティブツーリングセレクション(4WD)	6AT	2,873,241
	20S Lパッケージ(4WD)	6AT	2,934,555
	20Sバーガンディセレクション(4WD)	6AT	3,006,055
1.8DT	XDプロアクティブ	6AT	2,790,741
	XDプロアクティブ ツーリングセレクション	6AT	2,911,741
	XD Lパッケージ	6AT	2,973,055
	XD バーガンディセレクション	6AT	3,044,555
	XDプロアクティブ(4WD)	6AT	3,027,241
	XDプロアクティブツーリングセレクション(4WD)	6AT	3,148,241
	XD Lパッケージ(4WD)	6AT	3,209,555
	XD バーガンディセレクション(4WD)	6AT	3,281,055
2.0SC※	Xプロアクティブ	6MT/6AT	3,198,148
	Xプロアクティブ ツーリングセレクション	6MT/6AT	3,319,148
	X Lパッケージ	6MT/6AT	3,380,463
	Xバーガンディセレクション	6MT/6AT	3,451,963
	X プロアクティブ(4WD)	6MT/6AT	3,434,648
	X プロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6MT/6AT	3,555,648
	X Lパッケージ(4WD)	6MT/6AT	3,616,963
	Xバーガンディセレクション(4WD)	6MT/6AT	3,688,463

ホンダ			0120-112010
ホンダ e (2020.10.30.NEW)			
モーター	ホンダe	—	4,510,000
	ホンダe アドバンス	—	4,950,000
フィット (2020.2.14.FMC,2021.6.3.一部改良)			
1.3	BASIC	CVT	1,557,600
	HOME	CVT	1,767,700
	NESS	CVT	1,877,700
	CROSSTAR	CVT	1,938,200
	LUXE	CVT	2,076,800
	BASIC(4WD)	CVT	1,755,600
	HOME(4WD)	CVT	1,965,700
	NESS(4WD)	CVT	2,075,700
	CROSSTAR(4WD)	CVT	2,136,200
	LUXE(4WD)	CVT	2,241,800
1.5※	e:HEV BASIC	—	1,997,600
	e:HEV HOME	—	2,117,500
	e:HEV NESS	—	2,227,500
	e:HEV CROSSTAR	—	2,288,000
	e:HEV LUXE	—	2,426,600
	e:HEV BASIC(4WD)	—	2,195,600
	e:HEV HOME(4WD)	—	2,315,500
	e:HEV NESS(4WD)	—	2,425,500
	e:HEV CROSSTAR(4WD)	—	2,486,000
	e:HEV LUXE(4WD)	—	2,591,600
	モデューロX	—	2,866,600
シャトル (2015.5.15.NEW,2019.5.10.MC)			
1.5	G ホンダセンシング	CVT	1,808,400
	G ホンダセンシング(4WD)	CVT	2,006,400
1.5※	ハイブリッド ホンダセンシング	7DCT	2,158,200
	ハイブリッドX ホンダセンシング	7DCT	2,418,900
	ハイブリッドZ ホンダセンシング	7DCT	2,607,000
	ハイブリッド ホンダセンシング(4WD)	7DCT	2,356,200
	ハイブリッドX ホンダセンシング(4WD)	7DCT	2,616,900
	ハイブリッドZ ホンダセンシング(4WD)	7DCT	2,772,000
シビック (2021.8.5.FMC)			
1.5T	LX	6MT/CVT	3,190,000
	EX	6MT/CVT	3,539,800
インサイト (2018.12.13.FMC,2020.5.29.MC)			
1.5※	LX	—	3,355,000
	EX	—	3,564,000
	EXプライムスタイル	—	3,685,000
	EXブラックスタイル	—	3,729,000
アコード (2020.2.21.FMC)			
2.0※	EX	—	4,650,000
レジェンド (2014.11.10.FMC,2021.3.4.車種追加)			
3.5※	EX(4WD)	7DCT	7,249,000
	EX ホンダセンシングエリート(4WD)	7DCT	11,000,000
NSX (2016.8.25.NEW,2021.8.3.2022年モデル)			
3.5T※	NSX タイプS	9DCT	価格未定
ヴェゼル (2021.4.23.FMC)			
1.5	G	CVT	2,279,200
	G(4WD)	CVT	2,499,200
1.5※	e:HEV X	—	2,658,700
	e:HEV Z	—	2,898,500
	e:HEV PLaY	—	3,298,900
	e:HEV X(4WD)	—	2,878,700
	e:HEV Z(4WD)	—	3,118,500
CR-V (2018.8.30.FMC,2020.6.19.一部改良)			
1.5T	EX(5人乗り2WD)	CVT	3,361,600
	EXマスターピース(5人乗り2WD)	CVT	3,686,100
	EXブラックエディション(5人乗り2WD)	CVT	3,774,100
	EX(7人乗り2WD)	CVT	3,556,300
	EXマスターピース(7人乗り2WD)	CVT	3,880,800
	EXブラックエディション(7人乗り2WD)	CVT	3,968,800
	EX(5人乗り4WD)	CVT	3,581,600
	EXマスターピース(5人乗り4WD)	CVT	3,906,100
	EXブラックエディション(5人乗り4WD)	CVT	3,994,100
	EX(7人乗り4WD)	CVT	3,776,300
	EXマスターピース(7人乗り4WD)	CVT	4,100,800
	EXブラックエディション(7人乗り4WD)	CVT	4,188,800
2.0※	e:HEV EX(5人乗り2WD)	—	3,925,900
	e:HEV EXマスターピース(5人乗り2WD)	—	4,250,400
	e:HEV EXブラックエディション(5人乗り2WD)	—	4,338,400
	e:HEV EX(5人乗り4WD)	—	4,145,900
	e:HEV EXマスターピース(5人乗り4WD)	—	4,470,400
	e:HEV EXブラックエディション(5人乗り4WD)	—	4,558,400
フリード (2016.9.16.FMC,2020.5.29.一部車種MC)			
1.5	Bホンダセンシング(6人乗り)	CVT	1,997,600
	Gホンダセンシング(6人乗り)	CVT	2,160,400
	Gホンダセンシング(7人乗り)	CVT	2,182,400
	クロスター ホンダセンシング(6人乗り)	CVT	2,380,400
	G ホンダセンシング(6人乗り4WD)	CVT	2,396,900
	G ホンダセンシング(7人乗り4WD)	CVT	2,418,900
	クロスター ホンダセンシング(6人乗り4WD)	CVT	2,616,900
	モデューロXホンダセンシング(6人乗り)	CVT	2,950,200
	モデューロXホンダセンシング(7人乗り)	CVT	2,972,200
1.5※	ハイブリッドGホンダセンシング(6人乗り)	7DCT	2,561,900
	ハイブリッドGホンダセンシング(7人乗り)	7DCT	2,583,900
	ハイブリッド クロスター ホンダセンシング(6人乗り)	7DCT	2,781,900
	ハイブリッドG ホンダセンシング(6人乗り4WD)	7DCT	2,798,400
	ハイブリッド クロスター ホンダセンシング(6人乗り4WD)	7DCT	3,018,400
	ハイブリッド モデューロXホンダセンシング(6人乗り)	7DCT	3,256,000
	ハイブリッド モデューロXホンダセンシング(7人乗り)	7DCT	3,278,000
フリードプラス (2016.9.16.FMC,2019.10.18.MC)			
1.5	Gホンダセンシング	CVT	2,182,400
	クロスター ホンダセンシング	CVT	2,402,400
	G ホンダセンシング(4WD)	CVT	2,418,900
	クロスター ホンダセンシング(4WD)	CVT	2,638,900
1.5※	ハイブリッドG ホンダセンシング	7DCT	2,583,900
	ハイブリッド クロスター ホンダセンシング	7DCT	2,803,900
	ハイブリッドG ホンダセンシング(4WD)	7DCT	2,820,400
	ハイブリッド クロスター ホンダセンシング(4WD)	7DCT	3,040,400
ステップワゴン (2015.4.23.FMC,2020.1.9.一部改良)			
1.5T	Gホンダセンシング	CVT	2,714,800
	G・EXホンダセンシング	CVT	2,919,400
	スパーダ・ホンダセンシング	CVT	2,920,500
	スパーダ・クールスピリット ホンダセンシング	CVT	3,122,900
	モデューロXホンダセンシング	CVT	3,599,200
	Gホンダセンシング(4WD)	CVT	2,956,800

	G レザーエディション	—	2,699,400
	G FOUR(4WD)	—	2,868,800
	G FOUR レザーエディション(4WD)	—	2,957,900
	NISMO	—	2,869,900
シルフィ (2012.12.5.FMC)			
1.8	S	CVT	2,029,500
	X	CVT	2,194,500
	G	CVT	2,503,600
スカイライン (2013.11.11.FMC,2020.9.14.一部変更)			
3.0T	GT	7AT	4,353,800
	GTタイプP	7AT	4,638,700
	GTタイプSP	7AT	4,908,200
	400R	7AT	5,625,400
3.5※	GT	7AT	5,575,900
	GTタイプP	7AT	5,816,800
	GTタイプSP	7AT	6,160,000
	GT(4WD)	7AT	5,860,800
	GTタイプP(4WD)	7AT	6,101,700
	GTタイプSP(4WD)	7AT	6,444,900
フーガ (2009.11.19.FMC,2019.12.23.仕様変更)			
2.5	250GT	7AT	5,027,000
	250VIP	7AT	5,455,581
3.7	370GT	7AT	5,346,000
	370GT タイプS	7AT	5,955,400
	370VIP	7AT	6,394,981
	370GT FOUR(4WD)	7AT	5,566,000
3.5※	ハイブリッド	7AT	6,549,400
	ハイブリッド VIP	7AT	7,230,981
シーマ (2012.4.25.NEW,2019.12.23.仕様変更)			
3.5※	ハイブリッド	7AT	8,231,300
	ハイブリッドVIP	7AT	8,781,300
	ハイブリッドVIP G	7AT	9,331,300
フェアレディ Z (2008.12.1.FMC,2018.5.11.車種追加)			
3.7	フェアレディZ	6MT	3,979,800
	フェアレディZ	7AT	4,059,000
	バージョンT	7AT	4,802,600
	バージョンS	6MT	4,848,800
	バージョンST	6MT	5,198,600
	バージョンST	7AT	5,308,600
	NISMO	6MT	6,409,700
	NISMO	7AT	6,519,700
GT-R (2007.10.24.NEW,2021.9.14.2022年モデル発表)			
3.8T	ピュアエディション(4WD)	6DCT	10,828,400
	ブラックエディション(4WD)	6DCT	12,772,100
	プレミアムエディション(4WD)	6DCT	12,329,900
	トラックエディション engineered by NISMO(4WD)	6DCT	14,636,600
	NISMO(4WD)	6DCT	24,200,000
キックス (2020.6.24.NEW)			
モーター	X	—	2,759,900
	Xツートーンインテリアエディション	—	2,869,900
エクストレイル (2013.12.11.FMC,2020.11.5.仕様変更)			
2.0	20Xi	CVT	3,161,400
	20Xi(3列仕様)	CVT	3,235,100
	20Xi レザーエディション	CVT	3,359,400
	20S Vセレクション(4WD)	CVT	2,482,700
	20Xi Vセレクション(4WD)	CVT	3,256,000
	20Xi Vセレクション(3列仕様・4WD)	CVT	3,329,700
	20Xi レザーエディション Vセレクション(4WD)	CVT	3,503,500
2.0※	20Xi ハイブリッド	CVT	3,414,400
	20Xi ハイブリッド レザーエディション	CVT	3,612,400
	20S ハイブリッド(4WD)	CVT	2,975,500
	20Xi ハイブリッド(4WD)	CVT	3,624,500
	20Xi ハイブリッド レザーエディション(4WD)	CVT	3,822,500
アリア (2020.7.15.NEW)			
モーター	B6 リミテッド	—	6,600,000
	B9 リミテッド	—	7,400,800
	B6 e-4ORCE リミテッド(4WD)	—	7,200,600
	B9 e-4ORCE リミテッド(4WD)	—	7,900,200
セレナ (2016.8.24.FMC,2020.8.17.一部改良)			
モーター	e-POWER X	—	2,997,500
	e-POWER XV	—	3,226,300
	e-POWER G	—	3,473,800
	e-POWER ハイウェイスター	—	3,293,400
	e-POWER ハイウェイスター V	—	3,582,700
	e-POWER ハイウェイスター G	—	3,809,300
2.0※	X	CVT	2,576,200
	XV	CVT	2,736,800
	G	CVT	3,061,300
	ハイウェイスター	CVT	2,758,800
	ハイウェイスターV	CVT	3,070,100
	ハイウェイスター G	CVT	3,311,000
	X(4WD)	CVT	2,824,800
	XV(4WD)	CVT	2,985,400
	G(4WD)	CVT	3,353,900
	ハイウェイスター(4WD)	CVT	3,051,400
	ハイウェイスターV(4WD)	CVT	3,335,200
エルグランド (2010.8.4.FMC,2020.10.12.MC)			
2.5	250ハイウェイスター S(7人乗り/8人乗り)	CVT	3,694,900
	250ハイウェイスター Sアーバンクロム(7人乗り/8人乗り)	CVT	3,980,900
	250ハイウェイスタープレミアム(7人乗り)	CVT	4,449,500
	250ハイウェイスタープレミアム アーバンクロム(7人乗り)	CVT	4,658,500
	250ハイウェイスター S(7人乗り/8人乗り・4WD)	CVT	3,991,900
	250ハイウェイスターSアーバンクロム(7人乗り/8人乗り・4WD)	CVT	4,277,900
	250ハイウェイスタープレミアム(7人乗り・4WD)	CVT	4,746,500
	250ハイウェイスタープレミアム アーバンクロム(7人乗り・4WD)	CVT	4,955,500
3.5	ハイウェイスター(7人乗り/8人乗り)	CVT	4,478,100
	ハイウェイスター アーバンクロム(7人乗り/8人乗り)	CVT	4,687,100
	ハイウェイスタープレミアム(7人乗り)	CVT	5,054,500
	ハイウェイスタープレミアムアーバンクロム(7人乗り)	CVT	5,263,500
	ハイウェイスター(7人乗り/8人乗り・4WD)	CVT	4,775,100
	ハイウェイスター アーバンクロム(7人乗り/8人乗り・4WD)	CVT	4,984,100
	ハイウェイスタープレミアム(7人乗り・4WD)	CVT	5,351,500
	ハイウェイスタープレミアムアーバンクロム(7人乗り・4WD)	CVT	5,560,500
NV200バネットワゴン (2009.5.19.NEW,2021.7.13.一部改良)			
1.6	16X-2R	CVT	2,332,000
	16X-3R	CVT	2,498,100
NV350キャラバン (2012.6.15.NEW,2020.9.24.一部性能向上)			
2.5	ロングボディ DX	5AT	2,703,800
	ロングボディ GX	5AT	3,186,700
	スーパーロングボディ GX(ハイルーフ)	5AT	3,623,400

	X(4WD)	CVT	2,086,700
	G(4WD)	CVT	2,224,200
	プレミアム(4WD)	CVT	2,367,200
アルティス(2017.7.10.FMC,2021.2.1.一部改良)			
2.5※	G	無段変速	4,053,000
	G(4WD)	無段変速	4,251,000
スズキ			フリーダイヤル 0120-402-253
ソリオ(2020.11.25.FMC)			
1.2	G	CVT	1,581,800
1.2※	ハイブリッド MX	CVT	1,850,200
	ハイブリッド MZ	CVT	2,022,900
1.2	G(4WD)	CVT	1,707,200
1.2※	ハイブリッド MX(4WD)	CVT	1,975,600
	ハイブリッド MZ(4WD)	CVT	2,148,300
ソリオバンディット(2020.11.25.FMC)			
1.2※	ハイブリッド MV	CVT	2,006,400
	ハイブリッド MV(4WD)	CVT	2,131,800
イグニス(2016.1.21.NEW,2021.9.7.仕様変更)			
1.2※	ハイブリッド MG	CVT	1,600,500
	ハイブリッド MV	CVT	1,747,900
	ハイブリッドMF	CVT	1,856,800
	ハイブリッド MG (4WD)	CVT	1,736,900
	ハイブリッドMV (4WD)	CVT	1,884,300
	ハイブリッドMF(4WD)	CVT	1,993,200
スイフト(2016.12.27.FMC,2020.5.25.一部仕様変更)			
1.2	XG	5MT	1,535,600
	XG	CVT	1,540,000
	RS	5MT	1,782,000
	RS	CVT	1,786,400
	XG(4WD)	CVT	1,697,300
	RS(4WD)	CVT	1,943,700
1.2※	ハイブリッド MG	CVT	1,633,500
	ハイブリッド RS	CVT	1,879,900
	ハイブリッドSZ	5AMT	2,087,800
	ハイブリッドMG(4WD)	CVT	1,790,800
	ハイブリッド RS(4WD)	CVT	2,037,200
1.4T	スイフトスポーツ	6MT	2,017,400
	スイフトスポーツ	6AT	2,088,900
クロスビー(2017.12.25.NEW,2020.10.15.仕様変更)			
1.0T※	ハイブリッド MX	6AT	1,805,100
	ハイブリッド MV	6AT	1,948,100
	ハイブリッド MZ	6AT	2,062,500
	ハイブリッド MX(4WD)	6AT	1,950,300
	ハイブリッド MV(4WD)	6AT	2,093,300
	ハイブリッド MZ(4WD)	6AT	2,207,700
ジムニーシエラ(2018.7.5.FMC,2021.9.16.一部仕様変更)			
1.5	JL(4WD)	5MT	1,793,000
	JL(4WD)	4AT	1,919,500
	JC(4WD)	5MT	1,958,000
	JC(4WD)	4AT	2,084,500
エスクード(2015.10.15.FMC,2018.12.3.仕様変更)			
1.4T	エスクード(4WD)	6AT	2,708,200
ランディ(2016.12.13.FMC,2020.2.24.仕様変更)			
2.0	2.0S	CVT	2,555,300
2.0※	2.0X	CVT	2,765,400
	2.0G	CVT	3,154,800
	2.0X(4WD)	CVT	3,014,000
	2.0G(4WD)	CVT	3,447,400

	EV ベーシックセット	—	4,587,000
	EV ハイエスト セット	—	4,950,000
CX-5(2016.12.15.FMC,2020.12.3.一部改良)			
2.0	20S	6AT	2,678,500
	20S プロアクティブ	6AT	2,909,500
2.5	25S Lパッケージ	6AT	3,201,000
	25S(4WD)	6AT	2,909,500
	25S プロアクティブ(4WD)	6AT	3,140,500
	25S Lパッケージ(4WD)	6AT	3,432,000
2.5T	25T Lパッケージ	6AT	3,514,500
	25T Lパッケージ(4WD)	6AT	3,745,500
2.2DT	XD	6AT	2,997,500
	XDプロアクティブ	6MT/6AT	3,228,500
	XD Lパッケージ	6MT/6AT	3,520,000
	XD(4WD)	6MT/6AT	3,228,500
	XDプロアクティブ(4WD)	6MT/6AT	3,459,500
	XD Lパッケージ(4WD)	6MT/6AT	3,751,000
CX-8(2017.9.14.NEW,2020.12.17.一部改良)			
2.5	25S	6AT	2,994,200
	25Sプロアクティブ	6AT	3,445,200
	25S Lパッケージ	6AT	3,999,600
	25S(4WD)	6AT	3,230,700
	25Sプロアクティブ(4WD)	6AT	3,681,700
	25S Lパッケージ(4WD)	6AT	4,236,100
2.5T	25Tエクスクルーシブモード	6AT	4,598,000
	25Tエクスクルーシブモード(4WD)	6AT	4,834,500
2.2DT	XD	6AT	3,377,000
	XDプロアクティブ	6AT	3,828,000
	XD Lパッケージ	6AT	4,382,400
	XD エクスクルーシブモード	6AT	4,763,000
	XD(4WD)	6AT	3,613,500
	XDプロアクティブ(4WD)	6AT	4,064,500
	XD Lパッケージ(4WD)	6AT	4,618,900
	XD エクスクルーシブモード(4WD)	6AT	4,999,500
スバル			フリーダイヤル 0120-052215
ジャスティ(2016.11.9.NEW,2020.9.24.一部改良)			
1.0	ジャスティ	CVT	1,964,600
	ジャスティ(4WD)	CVT	2,164,800
インプレッサ G4(2016.10.13.FMC,2020.10.8.一部改良)			
1.6	1.6i-L アイサイト	CVT	2,002,000
	1.6i-L アイサイト(4WD)	CVT	2,222,000
	1.6i-S アイサイト	CVT	2,244,000
	1.6i-S アイサイト(4WD)	CVT	2,464,000
2.0	2.0i-Lアイサイト	CVT	2,244,000
	2.0i-Lアイサイト(4WD)	CVT	2,464,000
	2.0i-Sアイサイト	CVT	2,486,000
	2.0i-Sアイサイト(4WD)	CVT	2,706,000
インプレッサ スポーツ(2016.10.13.FMC,2020.10.8.一部改良)			
1.6	1.6i-L アイサイト	CVT	2,002,000
	1.6i-L アイサイト(4WD)	CVT	2,222,000
	1.6i-S アイサイト	CVT	2,244,000
	1.6i-S アイサイト(4WD)	CVT	2,464,000
2.0	2.0i-Lアイサイト	CVT	2,244,000
	STIスポーツ	CVT	2,706,000
	STIスポーツ(4WD)	CVT	2,926,000
2.0※	2.0e-Lアイサイト(4WD)	CVT	2,563,000
	アドバンス(4WD)	CVT	2,783,000
XV(2017.4.6.FMC,2020.10.8.MC)			
1.6	1.6i アイサイト(4WD)	CVT	2,200,000
	1.6i-L アイサイト(4WD)	CVT	2,332,000
2.0※	2.0e-L アイサイト(4WD)	CVT	2,651,000
	2.0e-S アイサイト(4WD)	CVT	2,871,000
	アドバンス(4WD)	CVT	2,926,000
レヴォーグ(2020.10.15.FMC)			
1.8T	GT(4WD)	CVT	3,102,000
	GT EX(4WD)	CVT	3,487,000
	GT-H(4WD)	CVT	3,322,000
	GT-H EX(4WD)	CVT	3,707,000
	STIスポーツ(4WD)	CVT	3,707,000
	STIスポーツEX(4WD)	CVT	4,092,000
レガシィ アウトバック(2021.9.2.FMC)			
1.8T	Xブレイク EX(4WD)	CVT	価格未定
	リミテッド EX(4WD)	CVT	価格未定
BRZ(2021.7.29.FMC)			
2.4	R	6MT	3,080,000
	R	6AT	3,245,000
	S	6MT	3,267,000
	S	6AT	3,432,000
フォレスター(2018.6.20.FMC,2021.8.19.MC)			
2.0※	ツーリング(4WD)	CVT	2,937,000
	Xブレイク(4WD)	CVT	3,080,000
	アドバンス(4WD)	CVT	3,179,000
1.8T	スポーツ(4WD)	CVT	3,300,000
ダイハツ			☎0800-500-0182
ブーン(2016.4.12.FMC,2021.4.1.一部改良)			
1.0	X SA Ⅲ	CVT	1,265,000
	X Lパッケージ"SA Ⅲ"	CVT	1,375,000
	CILQ "SA Ⅲ"	CVT	1,562,000
	CILQ Gパッケージ"SA Ⅲ"	CVT	1,727,000
	スタイル"SA Ⅲ"	CVT	1,551,000
	X SA Ⅲ(4WD)	CVT	1,469,600
	X Lパッケージ"SA Ⅲ"(4WD)	CVT	1,574,100
	CILQ "SA Ⅲ"(4WD)	CVT	1,761,100
	CILQ Gパッケージ"SA Ⅲ"(4WD)	CVT	1,926,100
	スタイル"SA Ⅲ"(4WD)	CVT	1,750,100
トール(2016.11.9.NEW,2020.9.15.MC)			
1.0	X	CVT	1,556,500
	G	CVT	1,743,500
	カスタムG	CVT	1,914,000
	X(4WD)	CVT	1,732,500
	G(4WD)	CVT	1,919,500
	カスタムG(4WD)	CVT	2,090,000
1.0T	Gターボ	CVT	1,864,500
	カスタムGターボ	CVT	2,046,000
ロッキー(2019.11.5.NEW,2020.6.1.一部改良)			
1.0T	L	CVT	1,705,000
	X	CVT	1,848,000
	G	CVT	2,002,000
	プレミアム	CVT	2,145,000
	L(4WD)	CVT	1,944,800

マツダ3セダン(2019.5.24.NEW,2021.4.26.一部改良)			
1.5	15S	6AT	2,221,389
	15Sツーリング	6AT	2,315,989
	15S(4WD)	6AT	2,457,889
	15Sツーリング(4WD)	6AT	2,552,489
2.0	20Sプロアクティブ	6AT	2,515,741
	20Sプロアクティブ ツーリングセレクション	6AT	2,636,741
	20S Lパッケージ	6AT	2,698,055
	20Sプロアクティブ(4WD)	6AT	2,752,241
	20Sプロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6AT	2,873,241
	20S Lパッケージ(4WD)	6AT	2,934,555
1.8DT	XDプロアクティブ	6AT	2,790,741
	XDプロアクティブ ツーリングセレクション	6AT	2,911,741
	XD Lパッケージ	6AT	2,973,055
	XDプロアクティブ(4WD)	6AT	3,027,241
	XDプロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6AT	3,148,241
	XD Lパッケージ(4WD)	6AT	3,209,555
2.0SC※	Xプロアクティブ	6AT	3,198,148
	Xプロアクティブ ツーリングセレクション	6AT	3,319,148
	X Lパッケージ	6AT	3,380,463
	Xプロアクティブ(4WD)	6AT	3,434,648
	Xプロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6AT	3,555,648
	X Lパッケージ(4WD)	6AT	3,616,963
マツダ6セダン(2012.11.20.FMC,2020.12.3.一部改良)			
2.0	20S	6AT	2,893,000
	20Sプロアクティブ	6AT	3,091,000
2.5	25S Lパッケージ	6AT	3,635,500
2.5T	25T Sパッケージ	6AT	4,317,500
2.2DT	XD	6AT	3,311,000
	XDプロアクティブ	6MT	3,564,000
	XDプロアクティブ	6AT	3,509,000
	XD L パッケージ	6MT/6AT	4,053,500
	XD(4WD)	6AT	3,553,000
	XDプロアクティブ(4WD)	6MT	3,806,000
	XDプロアクティブ(4WD)	6AT	3,751,000
	XD L パッケージ(4WD)	6MT/6AT	4,295,500
マツダ6 ワゴン(2012.11.20.FMC,2020.12.3.一部改良)			
2.0	20S	6AT	2,893,000
	20Sプロアクティブ	6AT	3,091,000
2.5	25S Lパッケージ	6AT	3,635,500
2.5T	25T Sパッケージ	6AT	4,317,500
2.2DT	XD	6AT	3,311,000
	XDプロアクティブ	6MT	3,564,000
	XDプロアクティブ	6AT	3,509,000
	XD L パッケージ	6MT/6AT	4,053,500
	XD(4WD)	6AT	3,553,000
	XDプロアクティブ(4WD)	6MT	3,806,000
	XDプロアクティブ(4WD)	6AT	3,751,000
	XD L パッケージ(4WD)	6MT/6AT	4,295,500
ロードスター(2015.5.20.FMC,2020.12.10.一部改良)			
1.5	S	6MT	2,601,500
	S スペシャルパッケージ	6MT	2,818,200
	S スペシャルパッケージ	6AT	2,933,700
	S レザーパッケージ	6MT	3,169,100
	S レザーパッケージ	6AT	3,284,600
	S レザーパッケージ ホワイトセレクション	6MT	3,209,800
	S レザーパッケージ ホワイトセレクション	6AT	3,325,300
	RS	6MT	3,334,100
	NR-A	6MT	2,755,500
ロードスター RF(2016.11.10.NEW,2020.12.10.一部改良)			
2.0	S	6MT	3,439,700
	S	6AT	3,467,200
	VS	6MT	3,735,600
	VS	6AT	3,763,100
	VSバーガンディセレクション	6MT	3,776,300
	VSバーガンディセレクション	6AT	3,803,800
	VS ホワイトセレクション	6MT	3,776,300
	VS ホワイトセレクション	6AT	3,803,800
	RS	6MT	3,900,600
CX-3(2015.2.27.NEW,2020.6.4.商品改良)			
1.5	15S	6AT	1,892,000
	15Sツーリング	6AT	1,991,000
	15S(4WD)	6AT	2,122,200
	15Sツーリング(4WD)	6AT	2,221,200
2.0	20S プロアクティブSパッケージ	6AT	2,486,000
	20S エクスクルーシブモッズ	6AT	2,657,600
	20S プロアクティブSパッケージ(4WD)	6AT	2,716,200
	20S エクスクルーシブモッズ(4WD)	6AT	2,887,800
1.8DT	XD	6MT/6AT	2,492,600
	XD プロアクティブSパッケージ	6MT/6AT	2,789,600
	XD エクスクルーシブモッズ	6AT	2,932,600
	XD(4WD)	6MT/6AT	2,722,800
	XDプロアクティブSパッケージ(4WD)	6MT/6AT	3,019,800
	XD エクスクルーシブモッズ(4WD)	6AT	3,162,800
CX-30(2019.9.20.NEW,2021.4.26.一部改良)			
2.0	20S	6MT/6AT	2,392,500
	20S プロアクティブ	6MT/6AT	2,612,500
	20S プロアクティブ ツーリングセレクション	6MT/6AT	2,733,500
	20S Lパッケージ	6MT/6AT	2,794,000
	20S(4WD)	6MT/6AT	2,629,000
	20S プロアクティブ (4WD)	6MT/6AT	2,849,000
	20S プロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6MT/6AT	2,970,000
	20S Lパッケージ(4WD)	6MT/6AT	3,030,500
1.8DT	XD プロアクティブ	6AT	2,887,500
	XD プロアクティブ ツーリングセレクション	6AT	3,008,500
	XD Lパッケージ	6AT	3,069,000
	XD プロアクティブ(4WD)	6AT	3,124,000
	XD プロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6AT	3,245,000
	XD Lパッケージ (4WD)	6AT	3,305,500
2.0SC※	X プロアクティブ	6MT/6AT	3,294,500
	X プロアクティブ ツーリングセレクション	6MT/6AT	3,415,500
	X Lパッケージ	6MT/6AT	3,477,100
	X プロアクティブ(4WD)	6MT/6AT	3,531,000
	X プロアクティブ ツーリングセレクション(4WD)	6MT/6AT	3,652,000
	X Lパッケージ(4WD)	6MT/6AT	3,713,600
MX-30(2020.10.8.NEW)			
2.0※	MX-30	6AT	2,420,000
	MX-30(4WD)	6AT	2,656,500
MX-30 EV MODEL(2021.1.28.NEW)			
モーター	EV	—	4,510,000

●価格は東京地区車両価格(消費税含む)。単位:円(2021年9月24日現在) ●省略表記の意味:T=ターボ、DT=ディーゼルターボ、SCはスーパーチャージャー、※+モーター
●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)。

金子浩久によるクルマと人の愛情物語

“乗っていることで見えてくるもの”

10年10万kmストーリー

クルマに乗る。ただそれだけのことでありながらも、そこからは人とクルマの関係性が伝わり、見えてくる。1台のクルマに10年より長く乗り続けている人、あるいは10万km以上の距離を1台のクルマで走り抜けている人。そこに紡がれた「人とクルマの物語」を紹介する。子供の頃に受けた影響が、その後の人生の選択肢を決める理由となることは決して少なくない。言ってみれば、その気持を自分が大事にできるかどうかだ。今回は、本当に好きなものとの付き合い方を心得ているオーナーの物語である。



この「10年10万kmストーリー」で取材にうかがう時には、事前に基本的な質問を相手にメールで送ることにしている。

クルマの年式や購入年、走行距離など事実関係を確認しておくためだが、返信をもらえる時もあれば、もらえない時もある。

もらえない時は、単に忘れていたり、多忙だったりすることがほとんどなのだけれども、中には「お会いした時に、直接にお話しさせていただきますから」と、並々ならぬ決意のようなものをうかがわさせる文面が届いて、こちらも身構えてしまうようなこともある。

1984年型の日産スカイラインRS-Xターボに24年、11万6000kmあまり乗り続けている高木貴史さんからの返信はその正反対で、メールはビッシリと文字で埋め尽くされていた。

それも、僕からの〝発生したトラブルやアクシデントには、どんなものがありましたか？〟という問いに対して〝オルタネーターの発電不良〟から始まって〝エアコンコンプレッサー不良〟〝ヒーターコア水漏れ〟〝ラジエーターファンスイッチ不良〟などと続き、ずらりと22ものトラブルを具体的に挙げてある。こんなに数多く、それも具体的に答えてくれた人は初めてだ。

それらのトラブルは〝パーツ新品交換〟〝オーバーホール〟〝パー

第59回

“ずっと持っていても、飽きることがないんです”

高木貴史さんと日産スカイライン ハードトップ 2000 ターボインタークーラー RS-X（1984年型）

所有歴：24年 走行距離：11万6000km

文と写真：金子浩久



ツ新品交換〟〝パーツ新品交換〟……、などによって解決されたが、中には〝パワーステアリングポンプのオイル漏れ〟のように〝中古パーツに交換〟というものもあって苦労の絶えない様子が伺えてくる。〝助手席パワーウインドウ不動〟などは〝放置中〟である。

いったい、どんなコンディションにあるのだろうか？

もしかしたら満身創痍に近いような状態にあるのかもしれないと心配しながら、待ち合わせ場所に向かった。しかし、停まっていたスカイラインRS－Xターボは〝鉄仮面〟グリルも鮮やかに、きれいな様子だったのである。

白いボディのサイド部分に大きく入っている〝4VALVE DOHC RS-TURBO INTERCOOLER〟のデカールが、スゴく目立っている。最近のクルマでは考えられないが、昭和のクルマは高性能をアピールするのに、メカニズムを文字にして列挙していた。

たしかに、昭和はそういう時代だった。エンジンのバルブの本数や冷却メカニズムまで謳って競っていたのだ。

オーナーの高木さんと挨拶もそこそこに、さっそく助手席に乗せてもらった。車内も昭和だ。

5速MTの長いシフトレバーに各種のレバーやボタンなど。メーターはもちろんアナログ式で、リアルの針が動く。デジタルで表示されているのはシンプルなクオーツ時計くらいなものだ。

速度、エンジン回転、ターボ過給圧、燃料残量、水温、油圧などを表示する針が、エンジンがかかっていない状態では針が水平位置で止まるようになっていて、他は警告ランプで表示させる。

この時代のものとしては、これはこれで情報を良く整理整頓している。現代のクルマの中にはアナログとデジタルが混在していて、アナログの針を使わざるを得ないものの中には、優先順位や見やすさなどのドライバーインターフェイスが混乱しているものもあったりする。

フロントウインドウの傾斜角度もキツ過ぎることなく、車内空間も窮屈に感じることもない。昔は5ナンバーサイズのボディでも、車内には多少の余裕を作り出すことができていたのだ。

「取り回しやすいサイズですし、ボンネットの縦の窪みを目印にすると、四隅を把握しやすいです」



バンパー下のボディが少し歪んでいるのは「駐車時の不注意で障害物に当ててしまったから」とのこと。

「“いずれ手に入らなくなるのでは”と
考えて、探して乗り換えたのです」

近くの公園の駐車場に向かって、そこでクルマをじっくり見せてもらうことにした。

番組と先輩からも影響 RSだけを2台乗り継ぐ

返信メールによると、高木さんは、このクルマの前にも同じスカイラインRSに乗っていた。

「ええ。ノンターボのRSに5万km乗って、気に入っていました。でも、RSターボが〝いずれ手に入らなくなるのでは〟と考えて、探して乗り換えたのです」

19歳で自動車運転免許を取得し、21歳で1台目となるスカイラインRSを購入。青森県の大学に通っていたので、周囲に走るところはたくさんあった。十和田湖や八甲田山などをよく走っていた。僕も、十和田湖や奥入瀬渓谷などを走って魅せられたことがあるので、その話で盛り上がった。

19歳で免許を取って、21歳で購入したということは、そのスカイラインRSが初めての自分のクルマだったのだろうか？

「はい、そうです」

ということは、今、乗せてもらっているこのRS－Xターボは2台目だから、自分が所有したクルマはスカイライン2台だけ。なんという潔さなのだろう。

どうして、そこまで好きなのか。返信メールには、次のように書いてあった。

「小学生の頃に見ていたテレビドラマシリーズ〝西部警察〟の印象が強烈に残っていました」

西部警察なら、僕も憶えている。それより前の時代の警察モノのテレビドラマや映画などと較べてストーリーと演出が大胆な上に派手で、渡哲也演じる刑事がショットガンを撃ちまくったり、ガルウイングに改造されたフェアレディZの警察車が出てきたりなど、銃器やクルマの表現が劇画のようだったことが印象的だった。たしか警察側のクルマがすべて日産車で、スカイラインも渡哲也や三浦友和などが運転していた。

「小学生で観ていたテレビ番組なんて忘れてしまいそうなものですが、忘れなかったんですね」

もうひとつ、後押しする理由があった。

「高校の吹奏楽部の2学年上の先輩が欲しがっていたのを聞いていて、実際に購入したことからも影響を受けています」

その先輩はスカイラインRSを買い、高木さんたちをよく乗せてくれていた。皆で福島まで旅行に行き、磐梯吾妻スカイラインや五色沼周辺などを走ったりした。

「助手席や後席に乗っていても加速する時のタービン音がはっきりと聞こえていました。〝買おうと思えば買えるんだ〟と現実的になってきました」

その頃、高木さんと先輩、友人



FJ20ET型エンジンの特徴だったヘッドカバーの赤い塗装は残念ながら剥げてしまっている。

たちはよく土曜日に誰かの家に集まっては、夜な夜な先輩のスカイラインRSで神奈川県の宮ヶ瀬辺りまで走りに行っていたりした。

昭和の若者の光景だ。今は、とくに都市部の若者がクルマを当たり前のように所有しなくなったから、土曜の夜中に走りに行っているのは、マニアックなクルマ好きたちに限られるだろう。

「今のクルマはブツけたり、故障したりした時の修理代金が、昔よりもとても高くなっています。LEDを使ったヘッドライトなんてアッセンブリ交換になるので10万円以上の出費になるようですから、若者には〝クルマなんてとても怖くて持ちたくない〟と思われているのではないでしょうか」

そのとおりだと思う。あと、昭和を思い出してみれば、決定的に現代と違うのはコミュニケーション方法が変わったことだ。友達の各人が自宅でスマートフォンを手にしてLINEなどのアプリを使えば、バーチャルに集まっているのと変わらないからだ。

道が片側1車線になり、前を走るドイツ製の大型SUVが左側のガソリンスタンドに入ろうとしてクルマの流れが止まった。

「手放してしまったら、きっと後悔してしまいますから」





愛車のかたわらに立つ高木貴史さん。左右フロントフェンダーのサイドに装着されているRSのエンブレム。塗装が剥げかかっていたので、自分で塗料を塗って補修している。

「失礼します」

センターラインは黄色くなかったが、高木さんはそのSUVを避けて前に出るため右にハンドルを切り、スカイラインをゆっくり加速させた。少しも不快な想いをしていないのに、助手席の僕への高木さんの細やかな心配りだった。

「時々、他のクルマが気になることもあって、ディーラーで試乗したりします。スバル レガシィはいいクルマでした。4輪駆動で安定感があって、速い。でもこのクルマとは対照的で、クルマが重く感じました。レガシィに乗ったことで、このクルマの軽さやエンジンのレスポンスの良さに惚れ直しました」

たしかに、時代の違いもあるので、レガシィとこのスカイラインRS-Xターボとでは、受ける印象も大きく異なるだろう。

公園の駐車場にスカイラインを駐めて、見せてもらった。

「ブツケられないように、なるべく空いているところに駐めるようにしています」

同じだ。僕も過去に2度ほど商業施設の駐車場でブツケられたことがあるので、歩く必要が多少できたとしても他のクルマが駐まっておらず、駐めたがらないようなところに駐めるようにしている。

思い切り意思表示しているつもりなのに、それでも、なぜか隣に駐めてくる人の気が知れない。

「不思議ですよね」

他にないところが魅力 高額な純正部品は悩み

スカイラインRS-Xターボは、外側から眺めても、5ナンバーサイズに収まっているボディの小ささが現代では新鮮に映る。

そして、2ドアハードトップというボディ形式がこのクルマの大きな魅力となっていることは、高木さんも大きく頷くところだ。



本文に記したとおり、スピードメーターとタコメーターの針がOFFで水平位置で揃って止まるのがカッコいい。

「他にないですからね」

前後のサイドウインドウを下ろし、Bピラーがないところをさすった。後ろ側の窓ガラスが完全に収まらないのは残念だけれども、Bピラーがなく、開口部がスッキリと見えるだけでなく、実際に開放感も大きなハードトップは現代に復活してもいい。

ソフトトップのクルマが存在しているのだから、安全面での心配もないはずだろう。

センターコンソール右側のダンパーのアイコンの下にS、Hと表示され、どちらかを選ぶノブがある。ダンピング特性のソフトかハードを選ぶスイッチだ。

「ダンパーを交換してしまったので、それは効いていません」

純正ダンパーならばダンピング特性を選べたのだが、手に入らないので、切り換えのためのアクチュエーターが付いていないカヤ

■僕へのご連絡は、HP「金子浩久書店」https://www.kaneko-hirohisa.comやFacebook、twitter、Instagramなど各種SNSでダイレクトメッセージをお願いします。必ず、お返事します。


「偶然にしてはデキ過ぎかも」と微笑みながら、プラハンマーを手にして叩くポーズを取ってくれた高木さん。


最初の愛車、ノンターボのスカイライン2000RSで十和田湖周辺をドライブした時の写真（撮影:高木さん）。


SとHは純正ダンパーの減衰力調整スイッチ。本体を非調整式に交換したので、残念ながら作動はしない。


誰が言ったのかは知らないけれども、“鉄仮面”とはよく付けたものだ。

バ製に換えてしまった。ダンパーに限らず、マフラーやヘッドライトなども純正品が入手できず、仕方なく社外品を付けている。

「10年ぐらい前までは、日産からどんなパーツでも出たんです。でも、今は違います。せめて、保安部品のようなものぐらいは出して欲しいですね」

今では、ボンネットやトランクなどのフード、前後フェンダー、ドア、前後バンパー、ヘッドライト、テールライト、ブレーキマスターシリンダーなども供給されなくなっている。また、供給されてはいても、部品が値上がりし続けていることにも困っている。

「マフラーなどは10万円近くに上がってしまったので高くて手が出ず、仕方なく6万円の藤壺技研工業製を付けています」

日産では、パーツ供給を止めることを〝製造廃止〟、略して「製廃」と呼んでいる。製廃されたパーツはインターネットオークションで高値を呼ぶことになり、争奪戦が始まってしまう。

「日産には、古いクルマのパーツの供給を増やして欲しいですね」

37年も前に造られたクルマなので、維持する上で苦労も絶えない。

パーツの確保では、悩まされることが増えこそはすれども、減ることがない。以前はユーザー車検を受けていたが、今は〝府中レーシングベース〟という整備工場に依頼している。

「今のところ〝走る、曲がる、止まる〟ことに問題はありません。すべて手当てしてあります」

しかし前述した助手席パワーウインドウ不動は、モーター部のギアがサビて欠けていて、ギアが〝製廃〟されているので、直せないでいる。パワーウインドウのギアなどは社外品で造られてはいないから、インターネットオークションで探すしか方法がない。

「あとドアまわりのゴムウエザーモールも劣化が進んでいますが〝製廃〟されているので、オークションでも見付からず、劣化が進むのを止められなければ雨水が侵入してきたり、サビが進行してしまうかもしれません」

心配し始めたらキリがない。僕だったら、パーツ難が始まった時点で早々に手放しているだろう。

すべての理由は好きだから自分の楽しみのために乗る

いったい、高木さんは、なぜ乗り続けているのだろうか？

「このクルマが、好きなんですよ。ずっと持っていても、飽きることがないんです。イヤになることもあります。手放しちゃおうかと思ったこともありますが、手放してしまったら、きっと後悔してしまいますから」

気遣いにあふれていて、穏やかな高木さんだったが、この時だけは言葉に力が込もっていた。

「妻や自分の親たちと出かけるような時には、レンタカーやカーシェアリングなどを利用するようにしています。このクルマは私の楽しみのために乗っているようなものですから、使い分ければいいんですね。ハハハハハハッ」

それでも、この1年半のコロナ禍のもとでは子供を自然の中に連れていってあげられないのが悔やまれている。以前、1年間赴任していた時に訪れて知った山梨県のあちこちに、家族で遊びに行けていないのを残念がっている。子供思いの人なのだ。

「ですから、この1年間では3000kmも走りませんでした」

購入時の資料や昔の資料なども見せてもらいながら、高木さんのスカイラインRS-Xターボへの想いをたっぷりと聞くことができた。駐車場から出ようとしたら、エンジンがかからない。セルモーターが回っていない。

電気系か？　燃料系か？　高木さんはまったく動じることなく「セルモーターですね」と言ったと同時にクルマを降りてトランクを開け、プラスチックハンマーを取り出し、ボンネットも開けた。慣れた手付きで、FJ20ET型エンジンのキャビン側の下の方の隙間にプラスチックハンマーを押し入れてセルモーターを叩いている。

運転席に戻ると、かからない。やはり〝走ること〟で問題発生か？

「叩き足らないみたいです」

もう一回。何ごともなかったかのように一発でかかった。

「セルモーターにカーボンが付着して接触不良を起こすので、それを叩いて落としてやるとかかります。いつものことですから、ハハハハハッ」

アッという間のことだったので、僕は見ているだけだった。

「スミマセンけど、ハンマーを持ってポーズだけ取ってくれませんか？」

「まるで仕込んだかのように、かからなくなりましたからね」

「ヤラセ撮影で、申しわけありません」

もちろん、その後は快調に走って帰路に着いたのである。

“鉄仮面”、“ケンメリ”、“ハコスカ”など、昔のスカイラインの多くにはニックネームが付けられていた。人間と同じで、ニックネームが付けられるというのは、それだけ慕われているということ。スカイラインの人気がいかに高かったかを示していた。時代が違うと言ってしまえばそれまでだけれども、R32以降はコードナンバーで呼ばれてしまっているのは味気ない。またそれは、他のクルマでも変わらない。

クルマで
ゆるゆる日本回遊記

第191回

ロッドを積んで回国巡礼

釣り紀行篇

絵と文、写真：うぬまいちろう

約束の地を目指し紋別より折り返して猿払に至り、さらにまたターンして中標津へと雪崩れ込んだ581・4kmの強行軍！その果てに覚醒した北のジャングルとは？



其の四

「イッキ走り581・4km！紋別より猿払に至り、急ぎ折り返し中標津にて眉目よき虹と雨を堪能ス」

ほしい電気は自分たちの手で！という願いで造られた市民風力発電所・浜頓別の「はまかぜちゃん」を背景とするT4ウェスティ。



この日は、お互いの食材を持ち寄って豪華なディナーに。ここ数日、カップ麺に食パンとピーナッツバターという、粗食だったボクには素晴らしき夕食。





（上）イトウの川にて気を吐くも、渇水と高水温にて状況が芳しくないので、上流へと遡上したが、超渇水で泣きが入る。（下）イトウの川で意気投合した大戸洋一郎さん。若くして会社役員という奇特な方なのだが、熊が怖いからご一緒に！ と、とてもシンプル正直な方で、愉しい釣行となった。



猿払行脚にて基地にしたのは、浜頓別町のクッチャロ湖畔キャンプ場。ボクが若かりし20歳代の頃より30余年通っている、大好きなフィールドのひとつである……。



国道238号線をスローに流す。北海道編第三話にして、やっと日が射す。前回、雄武より紋別へ至ったが、今回はそこからUターンして猿払へ！ 581.4kmの行程と相成った。

旭日昇天（きょくじつしょうてん）……！
心軽やかに天晴れな国道を行く

約束の地に幻の魚 イトウを求めたが……

七夜月（ななよづき）。日盛り。ボクとT4ウェスティは紋別市を背景に、日本最北端の国道となる国道238号線を東へと進む。つまりルート的に前回至った紋別でUターンを敢行し、来た道を再び引き返したわけである。

なぜこの様な無謀な道筋を行くことになったのか、それはボクが30余年にわたってこの大北海道大陸を訪れる度に、必ず足を運んでいる約束の地、幻の魚、イトウが棲まう流れに至りたかったからだ。

「春は良かったんだけど、今年の夏はなまら（凄く）渇水してるからねぇ……」

道内在住の釣り仲間が、口を揃えて強くそういうものだから、ボクはその約束の地を一旦は諦めたのだが、心の中のもうひとりのボクが、モシカシタラ！ と甘い言葉で巧みにささやくのだった。

長年の習慣に流され、さらに幻惑するもうひとりのボクに誘われ続け、気付くと北緯45度の地の果てに至っていたボク。

「ダメですね。水が全然なくて、藻ばっかり流れて来て、ルアーが団子ですよ」

川の畔に佇む先客は、道内在住の大戸洋一郎さん。やはりイトウ狙いにてここに来ているのだという。

下流のここがダメだから、上流に行ってみますかと誘うと、大戸さんは乗り気でふたりして遡上したのであるが、なんと、上に登ってさらに愕然！ こちらも普段より70センチくらい水位が低く、ボクらは絶句。セキレイの声に慰められて、静かに上流を後にした。

鵬程万里（ほうていばんり）！
松浦武四郎宿営の地にて、魂震えた瓜時（かじ）の午後



昭和14年12月に猿払村浜鬼志別沖にて座礁転覆し、700名以上の犠牲を出した旧ソ連のインディギルカ号を悼み建立された「インディギルカ号遭難者慰霊碑」。



超人的健脚にて日本中を巡り、北海道の名付けの親にして、アイヌを研究し、救おうと奔走した松浦武四郎が訪れたという「松浦武四郎宿営の地」。ここに立つだけでも感無量だ。



道の駅さるふつ公園と、海側の歴史的構造物を結ぶ面白きトンネル「さるふつ公園地下歩道」。

北海道道84号豊富浜頓別線を行くT4ウェスティの車内から眺める。降水量が多いときには冠水する地域なので、天候には要注意。



総延長58.857kmの、北海道道84号豊富浜頓別線を行く。原生林を縫って走るこの道では、キタキツネやエゾジカを多々見かけた。ヒグマの生息地でもある。







ソーラーパネルでバッテリーに蓄電し、最大72時間点灯が可能なうえに、このように薄くコンパクトにパッキングできる。ドアポケットにも収納可能だ。

車中泊にて重宝したソーラー充電式LEDランタン「キャリー・ザ・サンミディアム」。就寝前の読書灯として手元の明かりを確保でき便利。





（上）網走市、大曲1交差点を起点とし、稚内市潮見4丁目交差点まで総延長319.6kmに至る国道238号をスローに行く。（下）浜頓別町と枝幸町にまたがり、オホーツク海に突き出す、絶景の北見神威岬を「北見神威岬公園」より望む。



猿払から中標津へ向かう強行軍は深夜に至り、途中、夜霧と相成った次第。中標津の周辺は、夏季に海霧の侵入が多いという。

鵬程万里（ほうていばんり）！　ザナドゥとアルカディアをつなぐ581.4kmの旅

鮮烈な〝お伝え〟にいざなわれいざ、北のジャングルへ！

ボクらは湖畔のキャンプ場に引き上げ、互いの健闘を虚しく労った。大戸さんがジンギスカンを炒めてくれたのだが、その旨さが腹に至極染みいった次第。

明けて翌日。大戸さんは帰宅するというので再会を誓い、ボクは来た道を再び戻って弾丸ドライブで中標津へ……。

中標津の街でボクを待っていてくれたのは、円谷貴志さんと成澤真彦さん、長谷川誠さんのお三方であった。

実はボク、お三方の中の円谷貴志さんとは Facebook 友達で、円谷さんは常に、「中標津の北のジャングルに是非！」と、ボクのお脳に鮮烈な〝お伝え〟を注ぎ続けたものだから、すっかりそれに魅せられ、感化されてしまったのだ。

なので、今回の旅はどうしても中標津に立ち寄らねばと、通しで581・4㎞となる強行軍を成就させた次第である。

さっそく、夢に見た中標津の流れにご案内頂いたボク。美しき水藻が繁茂する湿原河川は、原生林を縫って流れていた。

追い被さるように茂るハンノキや、それらの倒木が重なり合い、複雑に交わう様は正しく北のジャングルだった。

清らかな川からの眺望は、険しいけれど優しいという相反する世界で、まるで緑のおとぎの国である。

「うぉ！　キタ！　来ましたよ～！！！」　ボクらはいつも釣れますから……と、皆様がボクに一番にルアーを投げさせてくれるものだから、釣れない

山中暦日（さんちゅうれきじつ）！　禍福に満ちた北のジャングル

あまりにも素晴らしい景観だった、北のジャングルの流れ。賑やかな野鳥の声と甘き木々の香りに包まれており、ボクは我を忘れ、トリップしてしまった。





中標津の流れを案内して下さったナイスガイ！右から円谷貴志さん、長谷川誠さん、成澤真彦さん。皆様とってもホットで、最高のひとときを過ごせました〜！

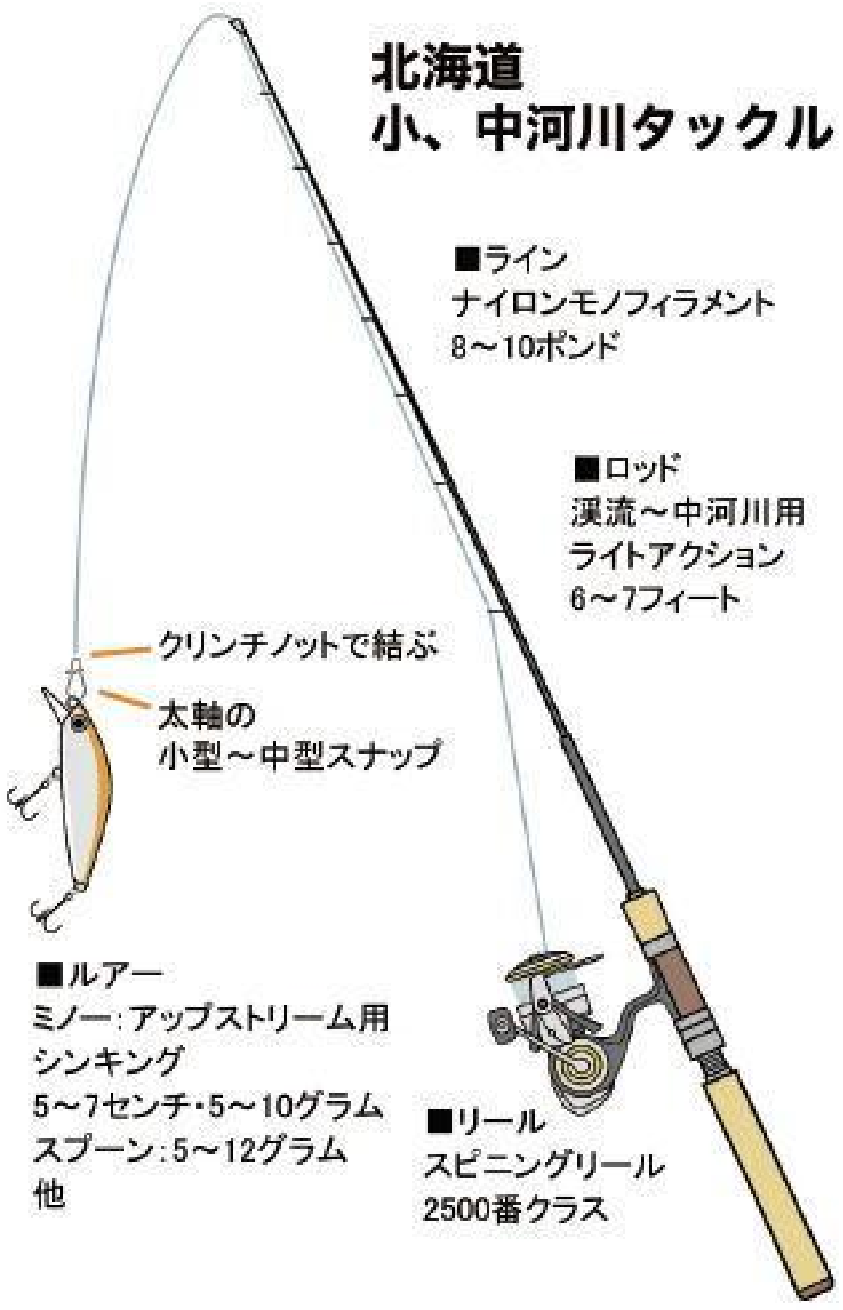
湿原の流れに向かう！　現場には高橋直哉さん（左）も待機してくださり、鈴とカウンターアソート（撃退スプレー）多々で、これならヒグマも怖くない！







（上）中標津町の「あら陣」にて、地元イチオシの北海シマエビラーメン・味噌を頂く。とっても濃厚でヤミツキに！（下）こちらも同じく中標津町にある「レストラン・パブ ラ・キンコ」にていただいたKinDon（キンドン）。洋食鉄板メニューがなんでも盛りで激ウマ！



北海道仕様の渓流タックル。内地（本州）と異なるのは、突然の大物が飛び出ることがあるために、メインライン、リーダーともに数割太くしているところ。



本文にも登場するノボリのアメマスを描いたボクの作品。原画は水彩とリキテックスで描かれているが、展示会ではジークレーのデジタルイラストをマットにマウントして販売している。





（右）最初に水を割った良型のアメマス。金色に輝くが実は複雑な体色だ。（上）ボクとギットリと色付いた幅広のニジマス。雨と虹が出る川とは、なんともロマンチックな響きで、その眺望に相応しい（撮影：成澤さん）。

天香国色（てんこうこくしょく）！　美麗なる北のサカナ達

最後のアルカディアにて 我思うところあり、うつろになる

蛇行する川のカーブの先の、ちょっと深くなった落ち込みから、先ずは眉目麗しきアメマスが水を割って出た。

アメマスは不思議なおサカナで、環境や季節によって体色やディテールが異なるのだ。こちらのそれは、実にさまざまな色をちりばめつつ、金色に輝いていた。

「秋にはでっかいノボリが釣れるんです」

成澤さんが笑顔で教えて下さった。

餌さえあれば1mを超えるまでに育つこのオサカナが、悠々としてこの流れを泳ぐ姿を想像すると、ボクはますます、この流れが北のジャングルという称号に相応しい最後のアルカディア（理想郷）であるのだなと深く感じ入り、この場に居られる悦びで嬉々となるのであった。

ざぶざぶ、じょぼじょぼ……と水を割って流れを闊歩する度に、ポポ！ポポ！　ピールーリールー！　ギョーッ！ギョギョギョ！　と、ツツドリやオオルリ、オオジシギが一斉に鳴いて、北のジャングル感をなお一層醸し出す。

「いちろうさん、昼はなまらうんまいラーメン喰いましょ……」

円谷さん達にそういわれ、ボクは我に返った。この世界に深く分け入ったことがあまりにも嬉しくて幸せだったので、ボクのお脳はうつろになり、知らない世界へとトリップしてしまったのだ……。

帰宅した今も時折、うつろな時がやって来る。ボクの鼻には、その度にハンノキの麗らかな香りが広がるのだった。

良き釣りと出会いを。ラヴ&ピース。

郁郁青青（いくいくせいせい）　ハンノキの原生林に囲まれた北のニライカナイ



移動中に寄り道した、趣溢れる廃線跡の遊歩道。歩いていると、思わず緑萌ゆる原生林に吸い込まれそうになる。次回の旅も乞うご期待……。







（上）北のジャングルに棲まう美しきワイルドレインボーと今回のメインタックル。ロッド：シルバークリーク AGS 66ML。リール：セルテート2500。ルアー：シルバークリーク ミノー 61S。全てグローブライドDAIWAの製品。daiwa.com/jp/　（左上）今回メインで使用したルアー。左上からシルバークリーク ミノー 61S。シルバークリーク ミノー 50S。ドクターミノー ジョイント 5S。こちらも全てグローブライドDAIWAの製品。　（左）ラインにはサンヨーナイロン株式会社のアプロードGT-Rトラウト スーパーリミテッド 8Lbをチョイス。sanyo-nylon.co.jp/

取材協力：グローブライドDAIWA
サンヨーナイロン株式会社

10月号本文P144にて発音表記に誤りがございました。
見出しと本文23行目【誤】「オポルウイと呼ばれた」→【正】「オ、ポール、ウニと呼ばれた」となります。お詫びして訂正いたします。



スーパースポーツカーならではの存在感を発散しながら、悠々と走るランボルギーニ ウラカン。 写真／永元秀和

Motor Magazine
November 2021 No.796

編集長 千葉知充
副編集長 香高和仁
編集部員 阪本 透／神原 久／加藤英昭
蔭山洋平／小泉優太／根本貴正
井上雅行／永元秀和／中村圭吾
スタッフ 河原良雄／丸山佳彦／須藤美香
表紙デザイン 柳澤健祐
広告（本社） 渡辺孝禎／本田和央
（大阪） 大島博之
販売 倉田貴司／恩田妃芽／寺岡秀樹
モーターマガジン11月号
第67巻第11号
令和3年11月1日発行
発行人 木村玄一
編集人 千葉知充
発行 モーターマガジン社
〒105-8611
東京都港区新橋5-33-10
特別定価 1250円（本体1136円）
編集部 TEL 03-3434-3157
広告部 TEL 03-3434-3155
販売部 TEL 03-3434-3153
大阪支社 〒530-0001
大阪市北区梅田1-11-4-405
大阪駅前第4ビル
06-6341-3122
印刷 大日本印刷

Web Site https://www.motormagazine.co.jp
E-mail motormagazine@motormagazine.co.jp

NEXT ISSUE 次号予告

11月1日発売 | 2021年12月号

第一特集 「アウディの“いま”とライバル」

待望の新型Cセグメントモデル、ニューA3／S3シリーズが日本に導入されたアウディ。最量販モデルとしてユーザーから寄せられる期待も高いが、果たしてその進化ぶりはどのようなものなのか。想定されるライバルたちとの比較も実施。また、スタイリングで魅了する新型Q5スポーツバックにも注目する。

第二特集 「クロスオーバーワゴンに乗るなら」

世を挙げてのSUVブームといえそうな近年のムーブメントだが、実は再び盛り上がりそうな気配を感じさせてくれるのが、そのカッコ良さが光って見えるクロスオーバーワゴンモデル。その現在の動向をまとめてみる。

特別企画 「ランボルギーニ カウンタック50周年」

（なお各企画や紹介などは予定につき、変更となる可能性もあります）

Webモーターマガジン

取材で得た、でも誌面だけではお届けできなかった情報、そして現在・未来・過去・ちょっと先の未来のクルマ記事を毎日更新しています！ https://web.motormagazine.co.jp/

公私ともに慌ただしいほぼ3カ月が終わった。「発表会」と「ムック制作」の同時進行はなかなか痺れた。来週は旅。ふだんとは違う刺激を楽しむぞ♪（神原）

コロナ禍の楽しみだった大谷翔平の活躍。まだまだ目が離せないが、この本が出るころにはシーズンが終わっている。初の日本人本塁打王なるか!?（中村）

カッコは良いけど重くて遅い、見た目は普通だが軽くて速い。どちらにするかずっと悩んでいたが、やはり運転が楽しい方がいい。息子のラジコンの話。（蔭山）

副反応への万全の準備で臨んだワクチン接種。2回ともに何事もなく抗体ができてるのか不安も残っていたが先日、抗原検査したら陰性でひと安心。（千葉）

所有したかったあるクルマへの想いがトーンダウン。なんか違うなぁ的な感じで。おかげでこだわりが抜けて、買い替えたいクルマがいろいろ。また悩ましい。（永元）

クロスオーバー化現象が止まらない。ベース車は何でもアリのカオス状態。絶版となった僕の愛車「ナナちゃん」は生まれる時代が早すぎたんだよね。（井上）

車内でよく耳にするビッ◯モーターのラジオCMがよくわからない。従業員が何人とか、買取台数が何台だとか、お客にはあまり関係ないと思うのだが。（小泉）

愛車ゴルフGTIの調子が悪い。もう16年選手なので退役させようかと思って、新パートナーを募集中だ。その第一候補はデミオディーゼルの6速MT。（加藤）

洗車でつらいのがホイールの洗浄。白のフィンタイプなので至極面倒。100円ショップで先日見つけた圧縮霧吹きが便利で、ホイール洗浄に役立つ。（根本）

紙巻きタバコを完全に絶って2カ月が経過。なぜ煙の臭いが嫌がられるのか（今さらだけど）ようやく実感した。とはいえ完全禁煙までは時間がかかりそうだ。（阪本）

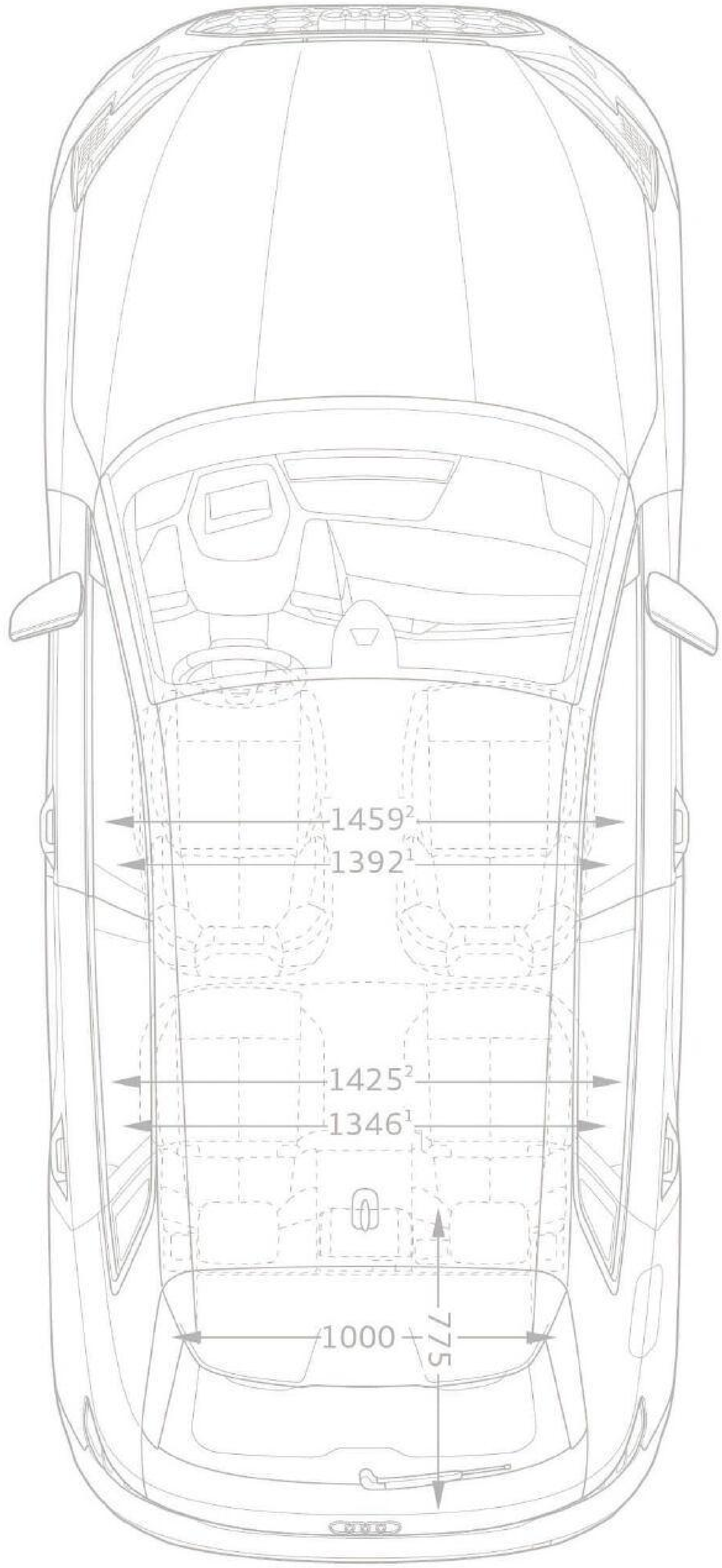
Voices

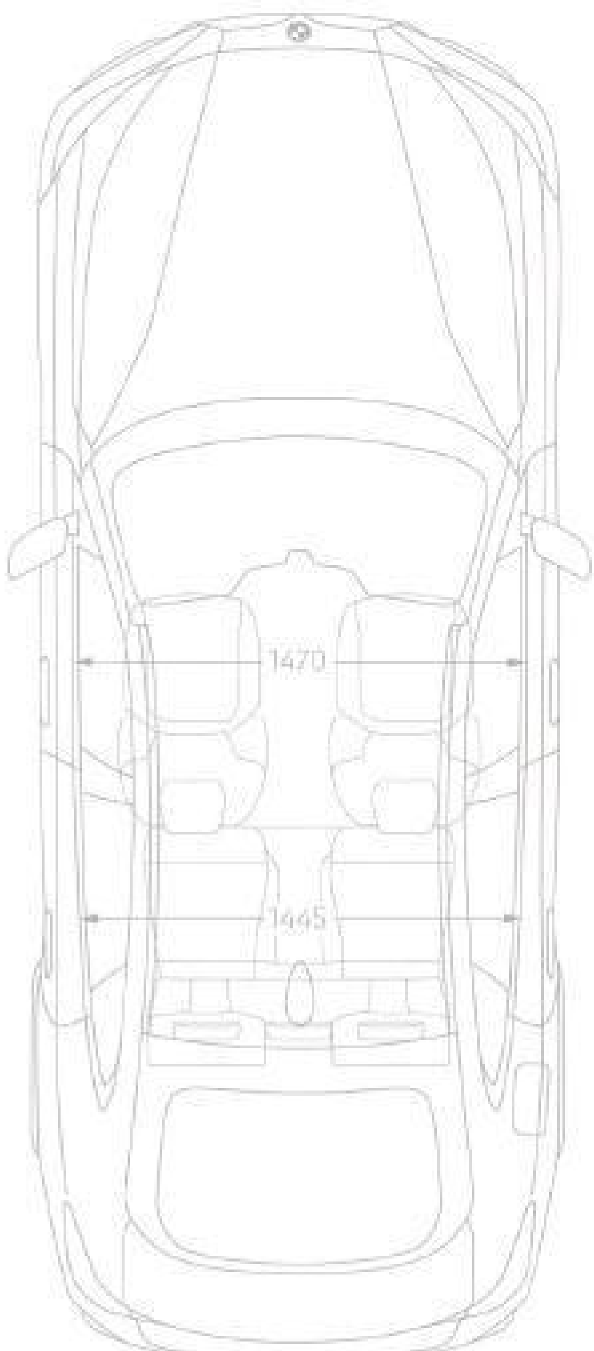
人の考え方はそれぞれだ。面白いこと、驚かされること、悲しいこと、時には腹立たしいことも。出会い、そして旅立ち。意味もなく向かうなら、やはり北だろう。（香高）

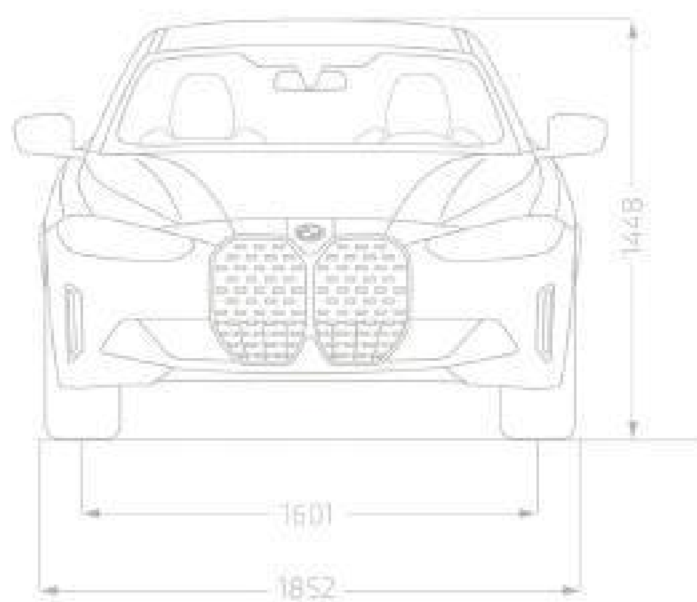
※ここから先は別冊付録です。
本誌の末尾からお読みください。

輸入車
最新諸元
データブック
2021

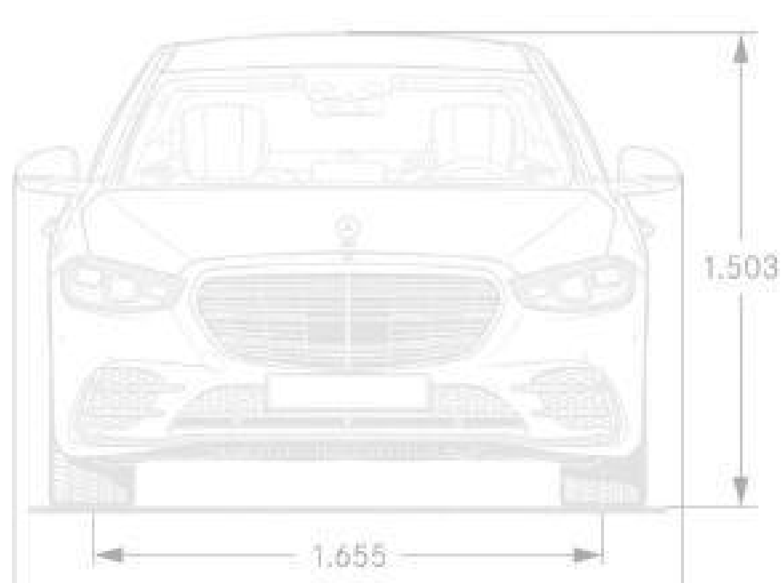
今、日本で買える
主要インポートブランド
全モデルのデータを掲載

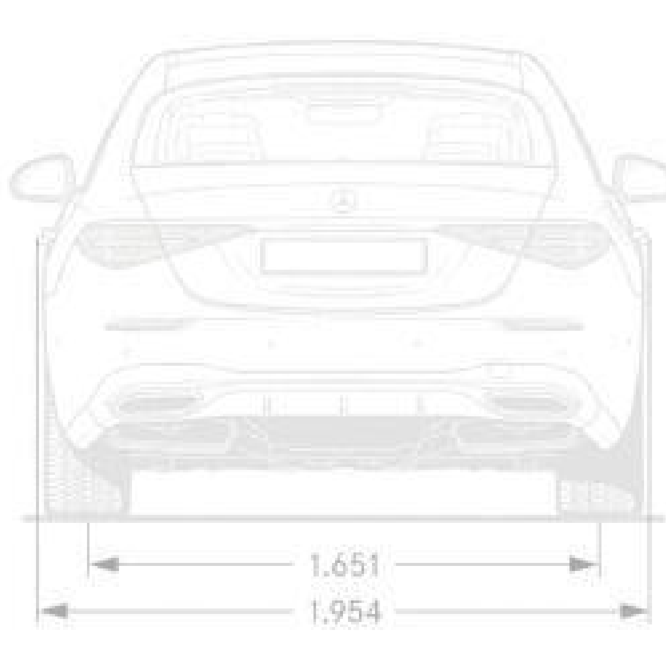


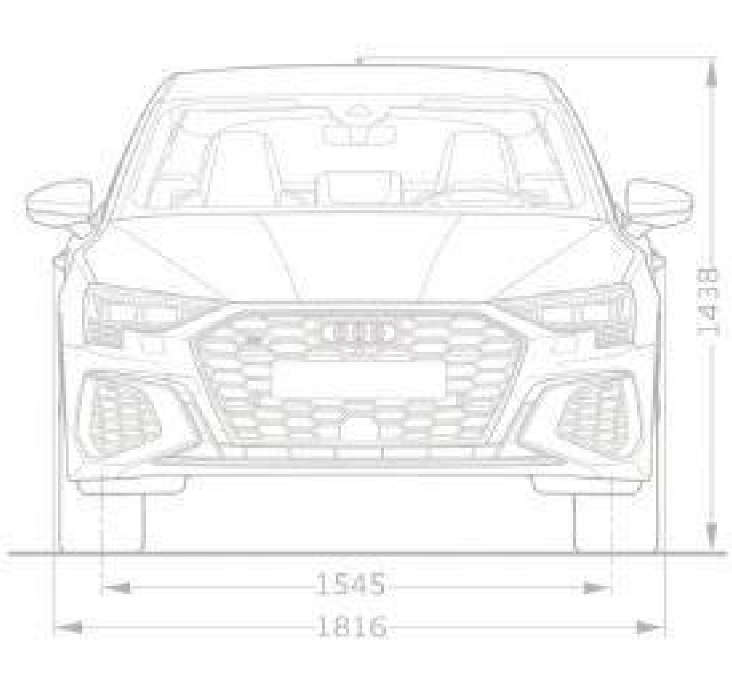


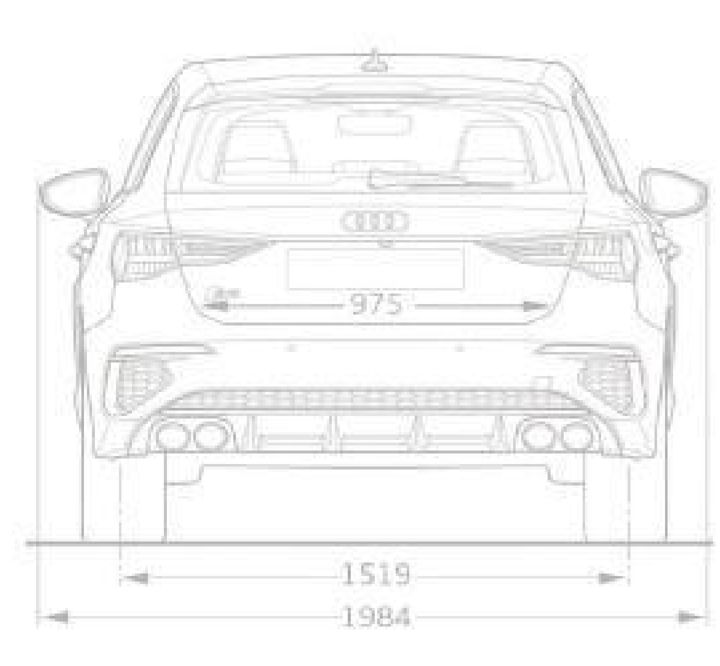












燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前/後	車両価格	メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)
														Cadillac/キャデラック
														CT5(2021.1.16.NEW)
P66	—	4925	1895	1445	2935	[11.9]	1680	5	10速AT	ストラット	マルチリンク	245/45R18	5,600,000円	プラチナム(左)
P66	—	4925	1895	1445	2935	[12.4]	1760	5	10速AT	ストラット	マルチリンク	245/40R19	6,200,000円	スポーツ(左)
														XT4(2021.1.16.NEW)
P61	—	4605	1875	1625	2775	[11.6]	1760	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,700,000円	プレミアム(左)
P61	–	4605	1875	1625	2775	[11.6]	1760	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	245/45R20	6,400,000円	スポーツ(左)
P61	–	4605	1875	1625	2775	[11.6]	1780	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	245/45R20	6,700,000円	プラチナム(左)
														XT5(2017.7.13.NEW,2020.1.1.MC)
P83	—	4825	1915	1700	2860	[11.8]	1990	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/55R20	7,850,000円	プラチナム スポーツ(左)
														XT6(2020.1.1.NEW,2021.1.16.一部変更)
P83	—	5060	1960	1775	2860	[11.9]	2110	6	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/55R20	8,850,000円	プラチナム(左)
														エスカレード(2020.11.13.FMC)
P90	—	5400	2065	1930	3060	—	2740	7	10速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/50R22	14,900,000円	プラチナム(左)
P90	—	5400	2065	1930	3060	—	2740	7	10速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/50R22	15,200,000円	スポーツ(左)
														Chevrolet/シボレー
														カマロ(2017.7.6.FMC,2020.12.11.2021年モデル)
P72	—	4785	1900	1345	2810	[11.6]	1560	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/40R20	5,560,000円	LT RS(左)
P72	—	4785	1900	1350	2810	[11.6]	1680	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/40R20	6,440,000円	コンバーチブル(左)
P72	—	4785	1900	1345	2810	[11.6]	1710	4	10速AT	ストラット	マルチリンク	前245/40R20後275/35R20	7,100,000円	SS(左)
														コルベット(2020.1.10.NEW,2020.8.27.車種追加)
P70	—	4630	1940	1220	2725	[11.6]	1670	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/30R20	11,800,000円	2LT(右)
P70	—	4630	1940	1220	2725	[11.6]	1670	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/30R20	14,000,000円	3LT(右)
P70	—	4630	1940	1220	2725	[11.6]	1700	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/30R20	15,500,000円	コンバーチブル(右)
														Jeep/ジープ
														レネゲード(2015.9.1.NEW,2021.8.6.価格変更)
P48	14.3	4255	1805	1695	2570	5.5	1410	5	6速DCT	ストラット	ストラット	215/65R16	3,080,000円	ロンジチュード(右)
P48	14.3	4255	1805	1695	2570	5.5	1440	5	6速DCT	ストラット	ストラット	215/60R17	3,720,000円	リミテッド(右)
P48	12.1	4255	1805	1725	2570	5.5	1570	5	9速AT	ストラット	ストラット	215/60R17	3,970,000円	トレイルホーク(右)
P36	17.3	4255	1805	1695	2570	5.5	1790	5	6速AT	ストラット	ストラット	235/55R17	5,100,000円	リミテッド 4xe(右)
P36	16.0	4255	1805	1725	2570	5.5	1860	5	6速AT	ストラット	ストラット	235/55R17	5,150,000円	トレイルホーク 4xe(右)
														コンパス(2107.12.2.FMC,2019.1.17.一部改良)
R60	11.8	4400	1810	1640	2635	5.7	1490	5	6速AT	ストラット	ストラット	215/65R16	3,460,000円	スポーツ(右) *受注生産
R60	11.8	4400	1810	1640	2635	5.7	1490	5	6速AT	ストラット	ストラット	225/60R17	3,850,000円	ロンジチュード(右)
R60	11.5	4400	1810	1640	2635	5.7	1600	5	9速AT	ストラット	ストラット	225/55R18	4,350,000円	リミテッド(右)
														チェロキー(2014.4.28.NEW,2020.2.20.仕様変更)
R60	10.5	4665	1860	1700	2700	5.8	1760	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	225/60R17	4,590,000円	ロンジチュード(右)
R60	10.0	4665	1860	1725	2720	5.8	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	225/55R18	5,060,000円	リミテッド(右)
R60	9.9	4665	1905	1740	2720	5.8	1910	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	245/65R17	5,090,000円	トレイルホーク(右)
														グランドチェロキー(2011.2.23.FMC,2019.12.2.価格改定)
R93	7.4	4835	1935	1825	2915	5.7	2190	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/60R18	6,390,000円	リミテッド(エアサスペンション無・右)
R93	*9.6	4835	1935	1805	2915	5.7	2200	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/60R18	6,590,000円	リミテッド(右)
														ラングラー(2018.10.25.FMC,2021.8.6.価格改定)
R66	9.1	4320	1895	1825	2460	5.3	1830	4	8速AT	コイルリジット	コイルリジット	245/75R17	5,360,000円	スポーツ(右) *受注生産
R81	9.0	4870	1895	1840	3010	6.2	1970	5	8速AT	コイルリジット	コ イルリジット	245/75R17	5,580,000円	アンリミテッド スポーツ(右)
R81	10.0	4870	1895	1845	3010	6.2	1960	5	8速AT	コイルリジット	コイルリジット	255/70R18	6,350,000円	アンリミテッド サハラ 2.0L (右)
R81	9.0	4870	1895	1840	3010	6.2	1980	5	8速AT	コイルリジット	コイルリジット	255/70R18	6,180,000円	アンリミテッド サハラ 3.6L (右)
R81	8.0	4870	1895	1850	3010	6.2	2050	5	8速AT	コイルリジット	コイルリジット	255/75R17	6,580,000円	アンリミテッド ルビコン(右)
														Tesla/テスラ
														モデル3(2019.5.31.NEW, 2021.6.一部価格改定)
–	–	4694	1849	1443	2875	5.9	1750	5	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	4,440,000円	スタンダードレンジプラス(右)
–	–	4694	1849	1443	2875	5.9	1844	5	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	5,240,000円	ロングレンジAWD(右)
–	–	4694	1849	1443	2875	5.9	1844	5	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/35R20	7,173,000円	パフォーマンス(右)
														モデルS(2016.5.18.MC,2021.6.仕様変更)
–	–	4979	1964	1445	2960	5.7	2069	5	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R19	11,699,000円	ロングレンジ(右)
–	–	4979	1964	1445	2960	—	2162	5	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R19	14,999,000円	プレイド
														モデルX(2016.9.12.NEW)
–	–	5036	1999	1684	2965	—	2352	5(6/7)	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20後275/45R20	12,699,000円	ロングレンジ(右)
–	–	–	–	–	–	—	2455	5(6/7)	–	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20後275/45R20	14,999,000円	プレイド

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機 ●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン　種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Cadillac／キャデラック								
CT5(2021.1.16.NEW)								
プラチナム(左)	FR	LSY	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.3	10.0	177(240)/5000	350(35.6)/1500～4000
スポーツ(左)	4WD	LSY	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.3	10.0	177(240)/5000	350(35.6)/1500～4000
XT4(2021.1.16.NEW)								
プレミアム(左)	4WD	LSY	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.3	10.0	169(230)/5000	350(35.6)/1500～4000
スポーツ(左)	4WD	LSY	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.3	10.0	169(230)/5000	350(35.6)/1500～4000
プラチナム(左)	4WD	LSY	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.3	10.0	169(230)/5000	350(35.6)/1500～4000
XT5(2017.7.13.NEW,2020.1.1.MC)								
プラチナム スポーツ(左)	4WD	3L	V6DOHC	3649	95.0×85.8	—	231(314)/6700	368(37.5)/5000
XT6(2020.1.1.NEW,2021.1.16.一部変更)								
プラチナム(左)	4WD	3L	V6DOHC	3649	95.0×85.8	—	231(314)/6700	368(37.5)/5000
エスカレード(2020.11.13.FMC)								
プラチナム(左)	4WD	L87	V8OHV	6156	103.2×92.0	—	306(416)/5800	624(63.6)/4000
スポーツ(左)	4WD	L87	V8OHV	6156	103.2×92.0	—	306(416)/5800	624(63.6)/4000
Chevrolet／シボレー								
カマロ(2017.7.6.FMC,2020.12.11.2021年モデル)								
LT RS(左)	FR	1D	直4DOHCターボ	1998	86.0×86.0	—	202(275)/5500	400(40.8)/3000-4000
コンバーチブル(左)	FR	1D	直4DOHCターボ	1998	86.0×86.0	—	202(275)/5500	400(40.8)/3000-4000
SS(左)	FR	6J	V8OHV	6168	103.2×92.0	—	333(453)/5700	617(62.9)/4600
コルベット(2020.1.10.NEW,2020.8.27.車種追加)								
2LT(右)	MR	LT2	V8OHV	6153	103.2×92.0	11.5	369(502)/6450	637(65.0)/5150
3LT(右)	MR	LT2	V8OHV	6153	103.2×92.0	11.5	369(502)/6450	637(65.0)/5150
コンバーチブル(右)	MR	LT2	V8OHV	6153	103.2×92.0	11.5	369(502)/6450	637(65.0)/5150
Jeep／ジープ								
レネゲード(2015.9.1.NEW,2021.8.6.価格変更)								
ロンジチュード(右)	FF	55282328	直4SOHCターボ	1331	70.0×86.5	10.5	111(151)/5500	270(27.5)/1850
リミテッド(右)	FF	55282328	直4SOHCターボ	1331	70.0×86.5	10.5	111(151)/5500	270(27.5)/1850
トレイルホーク(右)	4WD	55282328	直4SOHCターボ	1331	70.0×86.5	10.5	132(179)/5750	270(27.5)/1850
リミテッド 4xe(右)	4WD	46337540[T][46347218]	直4SOHCターボ+モーター+リアモーター	1331	70.0×86.5	10.5	96(131)/5500【前33(45)後94.0(128)】	270(27.5)/1850[前53(5.4)/8000 後250(25.5)/2000]
トレイルホーク 4xe(右)	4WD	46337540[T][46347218]	直4SOHCターボ+モーター+リアモーター	1331	70.0×86.5	10.5	132(179)/5750【前33(45)後94.0(128)】	270(27.5)/1850[前53(5.4)/8000 後250(25.5)/2000]
コンパス(2107.12.2.FMC,2019.1.17.一部改良)								
スポーツ(右)*受注生産	FF	B	直4SOHC	2359	88.0×97.0	11.8	129(175)/6400	229(23.4)/3900
ロンジチュード(右)	FF	B	直4SOHC	2359	88.0×97.0	11.8	129(175)/6400	229(23.4)/3900
リミテッド(右)	4WD	B	直4SOHC	2359	88.0×97.0	11.5	129(175)/6400	229(23.4)/3900
チェロキー(2014.4.28.NEW,2020.2.20.仕様変更)								
ロンジチュード(右)	4WD	B	直4SOHC	2359	88.0×97.0	—	130(177)/6400	229(23.4)/3900
リミテッド(右)	4WD	N	直4DOHCターボ	1995	84.0×90.0	10.0	200(272)/5250	400(40.8)/3000
トレイルホーク(右)	4WD	N	直4DOHCターボ	1995	84.0×90.0	10.0	200(272)/5250	400(40.8)/3000
グランドチェロキー(2011.2.23.FMC,2019.12.2.価格改定)								
リミテッド(エアサスペンション無・右)	4WD	G	V6DOHC	3604	96.0×83.0	11.3	213(290)/6400	347(35.4)/4000
リミテッド(右)	4WD	G	V6DOHC	3604	96.0×83.0	11.3	213(290)/6400	347(35.4)/4000
ラングラー(2018.10.25.FMC,2021.8.6.価格改定)								
スポーツ(右)*受注生産	4WD	G	V6DOHC	3604	96.0×83.0	—	209(284)/6400	347(35.4)/4100
アンリミテッド スポーツ(右)	4WD	G	V6DOHC	3604	96.0×83.0	—	209(284)/6400	347(35.4)/4100
アンリミテッド サハラ 2.0L (右)	4WD	N	直4DOHCターボ	1995	84.0×90.0	10.0	200(272)/5250	400(40.8)/3000
アンリミテッド サハラ 3.6L (右)	4WD	G	V6DOHC	3604	96.0×83.0	—	209(284)/6400	347(35.4)/4100
アンリミテッド ルビコン(右)	4WD	G	V6DOHC	3604	96.0×83.0	—	209(284)/6400	347(35.4)/4100
Tesla／テスラ								
モデル3(2019.5.31.NEW, 2021.6.一部価格改定)								
スタンダードレンジプラス(右)	RWD	—	1モーター	—	—	—	—	—
ロングレンジAWD(右)	4WD	—	2モーター	—	—	—	—	—
パフォーマンス(右)	4WD	—	2モーター	—	—	—	—	—
モデルS(2016.5.18.MC,2021.6.仕様変更)								
ロングレンジ(右)	4WD	—	2モーター	—	—	—	【前205(278)/後193(262)】	【前420/後335】
プレイド	4WD	—	3モーター	—	—	—	【750(1020)】	—
モデルX(2016.9.12.NEW)								
ロングレンジ(右)	4WD	—	2モーター	—	—	—	【前205(278)/後193(262)】	【前420/後335】
プレイド	4WD	—	3モーター	—	—	—	【750(1020)】	—

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Rolls-Royce／ロールスロイス
														カリナン(2018.6.11.NEW,2019.11.13.車種追加)
P-	—	5340	2000	1835	3295	—	2750-2850	4/5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/50R21後285/45R21	40,850,000円	カリナン(右／左)
P-	—	5340	2000	1835	3295	—	2750	4/5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/45R22後285/40R22	47,120,000円	ブラックバッジ カリナン(右／左)
														McLaren／マクラーレン
														720S(2017.3.7.NEW,2019.1.29車種追加)
P72	***8.2	4545	1930	1195	2670	[12.1]	**1430	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/30R20	35,300,000円	クーペ(右／左)
P72	***8.2	4545	1930	1195	2670	[12.1]	**1430	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/30R20	39,300,000円	スパイダー(右／左)
														GT(2019.6.21.NEW,2020.8.1.価格改定)
P72	***8.4	4585	1925	1215	2675	[12.1]	**1530	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前225/35R20後295/30R21	26,950,000円	GT(右／左)
														アルトゥーラ(2021.4.13.NEW)
P72	−	4539	1913	1193	2640	−	**1410	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/35R19後295/35R20	29,650,000円	アルトゥーラ(右／左)
														Volvo／ボルボ
														XC40(2018.3.28.NEW,2020.8.25.一部改良)
P53	12.3	4425	1875	1660	2700	5.7	1670	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/60R17	4,090,000円	B4(右)
P53	12.3	4425	1875	1660	2700	5.7	1670	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	4,790,000円	B4 モメンタム(右)
P53	12.2	4425	1875	1660	2700	5.7	1730	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	4,990,000円	B4 AWD モメンタム(右)
P53	12.2	4425	1875	1660	2700	5.7	1750	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/50R19	5,390,000円	B4 AWD Rデザイン(右)
P53	12.2	4425	1875	1660	2700	5.7	1750	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/50R19	5,390,000円	B4 AWDインスクリプション(右)
P48	14.0	4425	1875	1660	2700	5.7	1790	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,990,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T5 インスクリプション エクスプレッション(右)
P48	14.0	4425	1875	1660	2700	5.7	1810	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/50R19	6,490,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T5 インスクリプション(右)
														S60(2019.11.5.FMC,2020.11.26.一部改良)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.5	1700	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	225/50R17	4,990,000円	B4 モメンタム(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	1730	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	6,240,000円	B5 インスクリプション(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	1730	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	6,240,000円	B5 Rデザイン(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	6,840,000円	リチャージプラグインハイブリッド T6 AWD インスクリプション エクスプレッション(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	2030	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R19	7,990,000円	リチャージプラグインハイブリッド T6 AWD インスクリプション(右)
														V60(2018.9.25.FMC,2020.10.21.一部改良)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.5	1710	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	225/50R17	4,990,000円	B4 モメンタム(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	1760	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	6,240,000円	B5 インスクリプション(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	1760	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	6,240,000円	B5 Rデザイン(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	2030	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R18	6,840,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T6 インスクリプション エクスプレッション(右)
P60	13.7	4760	1850	1435	2870	5.7	2050	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/40R19	7,990,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T6 インスクリプション(右)
														V60クロスカントリー(2019.4.17.FMC,2020.11.26.一部改良)
P71	11.7	4785	1895	1505	2875	5.7	1860	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	215/55R18	5,790,000円	B5 AWD(右)
P71	11.7	4785	1895	1505	2875	5.7	1880	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/45R19	6,740,000円	B5 AWD プロ(右)
														XC60(2017.10.16.NEW,2021.9.1.一部改良)
P71	12.1	4710	1900	1660	2865	5.7	1870	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/60R18	6,490,000円	B5 AWD モメンタム(右)
P71	12.1	4710	1900	1660	2865	5.7	1870	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/55R19	7,490,000円	B5 AWD インスクリプション(右)
P71	10.9	4710	1915	1660	2865	5.7	1920	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/40R21	8,090,000円	B6 AWD Rデザイン(右)
P71	12.6	4710	1915	1660	2865	5.7	2120	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/60R18	8,440,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション エクスプレッション(右)
P71	12.6	4710	1900	1660	2865	5.7	2160	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/45R20	9,590,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション(右)
														S90(2021.9.1.再導入開始)
P60	11.0	4970	1890	1445	2940	5.9	1920	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/40R19	8,940,000円	B6 AWDインスクリプション(右・4WD)
														V90(2017.2.22.FMC,2020.10.21一部改良)
P60	12.4	4945	1880	1475	2940	5.7	1780	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	7,140,000円	B5 モメンタム(右)
P60	11.4	4945	1890	1475	2940	5.9	1910	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/35R20	8,840,000円	B6 AWD Rデザイン(右)
P60	11.4	4945	1890	1475	2940	5.9	1930	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/40R19	8,840,000円	B6 AWD インスクリプション(右)
P60	13.8	4945	1890	1475	2940	5.9	1980	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/40R20	10,140,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション(右)
														V90クロスカントリー(2017.2.22.NEW,2021.9.1.一部改良)
P60	11.6	4960	1905	1545	2940	5.8	1900	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/50R19	8,440,000円	B5 AWD プロ(右)
P60	11.0	4960	1905	1545	2940	5.8	1920	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R20	9,140,000円	B6 AWD プロ(右)
														XC90(2016.1.27.FMC,2020.8.25.一部改良)
P71	10.9	4950	1930	1775	2985	5.9	2100	7	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/55R19	8,340,000円	B5 AWD モメンタム(右)
P71	10.5	4950	1960	1775	2985	6.0	2130	7	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/35R22	10,040,000円	B6 AWD Rデザイン(右)
P71	10.5	4950	1960	1775	2985	6.0	2130	7	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/45R20	10,040,000円	B6 AWD インスクリプション(右)
P71	12.8	4950	1960	1760	2985	6.0	2350	7	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/40R21	11,390,000円	リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… ［ ］の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名（発売年月日） グレード（ハンドル位置）	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Rolls-Royce／ロールスロイス								
カリナン（2018.6.11.NEW,2019.11.13.車種追加）								
カリナン（右／左）	4WD	N74B68A	V12DOHCツインターボ	6748	92.0×84.6	11.1	420(571)/5000	850(86.7)/1600-4250
ブラックバッジ カリナン（右／左）	4WD	N74B68A	V12DOHCツインターボ	6748	92.0×84.6	11.1	441(600)	900
McLaren／マクラーレン								
720S（2017.3.7.NEW,2019.1.29車種追加）								
クーペ（右／左）	MR	M840T	V8DOHCツインターボ	3994	93.0×73.5	—	530(720)/7500	770(78.5)/5500
スパイダー（右／左）	MR	M840T	V8DOHCツインターボ	3994	93.0×73.5	—	530(720)/7500	770(78.5)/5500
GT（2019.6.21.NEW,2020.8.1.価格改定）								
GT（右／左）	MR	M840TE	V8DOHCツインターボ	3994	93.0×73.5	—	456(620)/7500	630(64.3)/5500-6500
アルトゥーラ（2021.4.13.NEW）								
アルトゥーラ（右／左）	MR	M630	V6DOHCツインターボ+モーター	2993	—	—	500(680)/7500【95】	720(73.4)/2250【225】
Volvo／ボルボ								
XC40（2018.3.28.NEW,2020.8.25.一部改良）								
B4（右）	FF	B420T6【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500-4200【40/2250】
B4 モメンタム（右）	FF	B420T6【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500-4200【40/2250】
B4 AWD モメンタム（右）	4WD	B420T6【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500-4200【40/2250】
B4 AWD Rデザイン（右）	4WD	B420T6【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500-4200【40/2250】
B4 AWDインスクリプション（右）	4WD	B420T6【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500-4200【40/2250】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T5 インスクリプション エクスプレッション（右）	FF	B3154【HyFAD】	直3DOHCターボ+モーター	1476	82.0×93.2	10.5	132(180)/5800【60/4000-11500】	265(27.0)/1500-3000【160/3000】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T5 インスクリプション（右）	FF	B3154【HyFAD】	直3DOHCターボ+モーター	1476	82.0×93.2	10.5	132(180)/5800【60/4000-11500】	265(27.0)/1500-3000【160/3000】
S60（2019.11.5.FMC,2020.11.26.一部改良）								
B4 モメンタム（右）	FF	B420T6【3330】	直4DOHCターボ +モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500–4200【40/2250】
B5 インスクリプション（右）	FF	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800–4800【40/2250】
B5 Rデザイン（右）	FF	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800–4800【40/2250】
リチャージプラグインハイブリッド T6 AWD インスクリプション エクスプレッション（右）	4WD	B420【前T45・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	186(253)/5500【前34/2500・後65/7000】	350(35.7)/1700–5000【前160/0-2500・後240/0-3000】
リチャージプラグインハイブリッド T6 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420【前T45・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	186(253)/5500【前34/2500・後65/7000】	350(35.7)/1700–5000【前160/0-2500・後240/0-3000】
V60（2018.9.25.FMC,2020.10.21.一部改良）								
B4 モメンタム（右）	FF	B420T6【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	145(197)/4800-5400【10/3000】	300(30.6)/1500–4200【40/2250】
B5 インスクリプション（右）	FF	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800–4800【40/2250】
B5 Rデザイン（右）	FF	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800–4800【40/2250】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T6 インスクリプション エクスプレッション（右）	4WD	B420【前T45・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	186(253)/5500【前34/2500・後65/7000】	350(35.7)/1700–5000【前160/0-2500・後240/0-3000】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T6 インスクリプション（右）	4WD	B420【前T45・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	186(253)/5500【前34/2500・後65/7000】	350(35.7)/1700–5000【前160/0-2500・後240/0-3000】
V60クロスカントリー（2019.4.17.FMC,2020.11.26.一部改良）								
B5 AWD（右）	4WD	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
B5 AWD プロ（右）	4WD	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
XC60（2017.10.16.NEW,2021.9.1.一部改良）								
B5 AWD モメンタム（右）	4WD	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
B5 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
B6 AWD Rデザイン（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション エクスプレッション（右）	4WD	B420【前T28・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	233(318)/6000【前34/2500・後65/7000】	400(40.8)/2200-5400【前160/0-2500・後240/0-3000】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420【前T28・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	233(318)/6000【前34/2500・後65/7000】	400(40.8)/2200-5400【前160/0-2500・後240/0-3000】
S90（2021.9.1.再導入開始）								
B6 AWDインスクリプション（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
V90（2017.2.22.FMC,2020.10.21.一部改良）								
B5 モメンタム（右）	FF	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
B6 AWD Rデザイン（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
B6 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420【前T28・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	233(318)/6000【前34/2500・後65/7000】	400(40.8)/2200-5400【前160/0-2500・後240/0-3000】
V90クロスカントリー（2017.2.22.NEW,2021.9.1.一部改良）								
B5 AWD プロ（右）	4WD	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
B6 AWD プロ（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
XC90（2016.1.27.FMC,2020.8.25.一部改良）								
B5 AWD モメンタム（右）	4WD	B420T2【3330】	直4DOHCターボ+モーター	1968	82.0×93.2	10.5	184(250)/5400-5700【10/3000】	350(35.7)/1800-4800【40/2250】
B6 AWD Rデザイン（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
B6 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420T【3330】	直4DOHCターボ+電動SC+モーター	1968	82.0×93.2	9.0	220(300)/5400【10/3000】	420(42.8)/2100-4800【40/2250】
リチャージ プラグイン ハイブリッド T8 AWD インスクリプション（右）	4WD	B420【前T28・後AD2】	直4DOHCターボ+SC+モーター	1968	82.0×93.2	10.3	233(318)/6000【前34/2500・後65/7000】	400(40.8)/2200-5400【前160/0-2500・後240/0-3000】

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く（一部例外あり）　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Land Rover／ランドローバー
														レンジローバー(2013.1.9FMC,2020.9.11.2021年モデル)
P105	6.7	5005	1985	1865	2920	6.1	2570	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/45R21	26,320,000円	SVオートバイオグラフィー ダイナミックブラック(右)
D86	9.4	5005	1985	1865	2920	6.1	2390	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/55R20	14,930,000円	ヴォーグ(右)
D86	9.4	5005	1985	1865	2920	6.1	2390	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/55R20	17,900,000円	オートバイオグラフィー(右)
P90	8.8	5005	1985	1865	2920	6.1	2640	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/55R20	15,500,000円	ヴォーグ(PHEV)(右)
P90	8.8	5005	1985	1865	2920	6.1	2640	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/55R20	18,310,000円	オートバイオグラフィー(PHEV)(右)
P90	8.8	5205	1985	1865	3120	6.4	2700	5(4)	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/55R20	16,160,000円	ヴォーグLWB(PHEV)(右)
P90	8.8	5205	1985	1865	3120	6.4	2700	5(4)	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/45R21	18,880,000円	オートバイオグラフィーLWB(PHEV)(右)
P90	8.8	5005	1985	1865	2920	6.1	2640	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/40R22	29,560,000円	SVオートバイオグラフィーLWB(PHEV)(右)
														Aston Martin／アストンマーティン
														ヴァンテージ(2017.11.23.FMC,2020.2.21,車種追加,2021.7.26.2022年モデル)
P73	***8.6	4465	1942	1273	2704	—	1530	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R20後295/35R20	20,980,000円	クーペ(右／左)
P73	***8.6	4465	1942	1274	2704	—	1628	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R20後295/35R20	22,030,000円	ロードスター(右／左)
P73	***8.6	4490	2153	1274	2704	–	1570	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R21後295/30R21	23,460,000円	F1エディション(右／左)
P73	***8.6	4490	2153	1274	2704	–	1645	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R21後295/30R21	24,510,000円	F1エディションロードスター(右／左)
														DB11(2016.8.31.NEW,2017.6.29.車種追加,2021.7.26.2022年モデル)
P78	***8.9	4750	1950	1250	2805	—	1760	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R20後295/35R20	24,100,000円	V8クーペ(右／左)
P78	***8.8	4750	1950	1300	2805	—	1870	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R20後295/35R20	25,660,000円	V8ヴォランテ(右／左)
P78	***7.5	4750	1950	1290	2805	—	1870	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R20後295/35R20	26,510,000円	V12クーペ(右／左)
														DBS(2018.6.27.NEW,2019.4.24.車種追加,2021.7.26.2022年モデルおよび車名変更)
P78	***7.4	4712	1968	1280	2805	—	1693	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/35R21後305/30R21	36,450,000円	クーペ(右／左)
P78	***7.4	4712	1968	1295	2805	—	1863	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/35R21後305/30R21	38,780,000円	ヴォランテ(右／左)
														DBX(2019.11.21.NEW,2021.7.26.2022年モデル)
P85	***7.0	5039	1998	1680	3060	6.2	2245	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/40R22後325/35R22	23,450,000円	DBX (右／左)
														Bentley／ベントレー
														コンチネンタル(2017.12.19.FMC,2021.6.1.一部価格改定)
P90	***8.8	4880	1965	1405	2850	5.85	2200	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20 後295/40R20	26,900,000円	GT V8(右／左)
P90	***8.8	4880	1965	1405	2850	5.85	2200	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20 後295/40R20	34,500,000円	GT V8 マリナー(右／左)
P90	***8.8	4880	1965	1405	2850	5.85	2370	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20 後295/40R20	29,500,000円	GT V8 コンバーチブル(右／左)
P90	***8.8	4880	1965	1400	2850	5.85	2590	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20 後295/40R20	36,900,000円	GT V8 マリナー コンバーチブル(右／左)
P90	***7.3	4850	–	1405	2851	–	*2273	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	ー(22インチホイール仕様)	33,900,000円	GT スピード(右／左)
P90	***7.2	4850	–	1399	2849	–	*2436	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	ー(22インチホイール仕様)	37,300,000円	GT スピード コンバーチブル(右／左)
														フライングスパー(2019.12.4.FMC,2021.8.16.車種追加)
P80	–	5316	2013	1483	3194	–	*2505	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20 後295/40R20	24,200,000円	ハイブリッド(右/左)
P80	–	5316	2013	1483	3194	–	*2505	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	ー(22インチホイール仕様)	33,500,000円	マリナー ハイブリッド(右/左)
P90	***7.8	5325	1990	1490	3195	5.53	2480	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20 後295/40R20	23,500,000円	フライングスパー V8(右/左)
P90	–	5316	2013	1483	3194	–	*2330	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	ー(22インチホイール仕様)	33,500,000円	フライングスパー マリナー V8(右/左)
P90	***6.6	5325	1990	1490	3195	5.53	*2540	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/40R21 後305/35R21	27,500,000円	フライングスパー(右/左)
P90	–	5316	2013	1483	3194	–	*2437	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	ー(22インチホイール仕様)	36,500,000円	フライングスパー マリナー(右/左)
														ベンテイガ(2015.12.25.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.6.1.一部価格改定)
P75	–	5125	2010	1710	2995	–	2648	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/45R21 後285/45R21	22,690,000円	ベンテイガ ハイブリッド(右/左)
P85	***7.5	5150	1995	1755	2995	6.2	2470	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/45R21 後285/45R21	22,690,000円	ベンテイガ V8(右/左)
P85	***7.5	5144	2010	1728	2995	6.2	2415	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/45R21 後285/45R21	26,900,000円	ベンテイガ S(右/左)
P85	***6.9	5145	1995	1755	2995	6.2	2520	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/40R22 前285/40R22	33,450,000円	ベンテイガ スピード(右/左)
														Rolls-Royce／ロールスロイス
														レイス(2013.4.18.NEW,2016.5.25.車種追加)
P83	6.8	5280	1945	1505	3110	6.4	2430~2450	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/45R20後285/40R20	39,310,000円	レイス(右／左)
P83	6.8	5280	1945	1505	3110	6.4	2430~2450	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R21後285/35R21	45,470,000円	ブラックバッジ レイス (右／左)
														ドーン(2016.1.21.NEW)
P82	7.0	5295	1945	1500	3110	6.4	2640	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/45R20後285/40R20	41,620,000円	ドーン(右／左)
P82	7.0	5295	1945	1500	3110	6.4	2640	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/40R21後285/35R21	47,670,000円	ブラックバッジ ドーン(右／左)
														ゴースト(2020.10.5.FMC)
P-	***6.6	5545	2000	1570	3295	6.7	2540~2580	4/5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	5リンク	255/50R19	36,670,000円	ゴースト(右／左)
P-	***6.6	5715	2000	1570	3465	6.7	2580~2600	4/5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	5リンク	255/50R19	42,720,000円	ゴースト エクステンデッド(右／左)
														ファントム(2018.1.22.NEW)
P100	7.2	5770	2020	1645	3550	—	2680~2720	4/5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/50R21後285/45R21	56,800,000円	ファントム(右／左)
P100	7.2	5990	2020	1645	3770	—	2730~2790	4/5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/50R21後285/45R21	67,800,000円	ファントム エクステンデッド(右／左)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Land Rover／ランドローバー								
レンジローバー(2013.1.9FMC,2020.9.11.2021年モデル)								
SVオートバイオグラフィー ダイナミックブラック(右)	4WD	508PS	V8DOHC･SC	4999	92.5×93.0	9.5	415(565)/6500	700(71.4)/3500-5000
ヴォーグ(右)	4WD	306DT	V6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.1	190(258)/3750	600(61.2)/1750-2250
オートバイオグラフィー(右)	4WD	306DT	V6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.1	190(258)/3750	600(61.2)/1750-2250
ヴォーグ(PHEV)(右)	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500-5900【105(142)/2950】	400(40.8)/2000-4500【275(28.0)/1000-2900】
オートバイオグラフィー(PHEV)(右)	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500-5900【105(142)/2950】	400(40.8)/2000-4500【275(28.0)/1000-2900】
ヴォーグLWB(PHEV)(右)	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500-5900【105(142)/2950】	400(40.8)/2000-4500【275(28.0)/1000-2900】
オートバイオグラフィーLWB(PHEV)(右)	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500-5900【105(142)/2950】	400(40.8)/2000-4500【275(28.0)/1000-2900】
SVオートバイオグラフィーLWB(PHEV)(右)	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500-5900【105(142)/2950】	400(40.8)/2000-4500【275(28.0)/1000-2900】
Aston Martin／アストンマーティン								
ヴァンテージ(2017.11.23.FMC,2020.2.21,車種追加,2021.7.26.2022年モデル)								
クーペ(右／左)	FR	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/6000	685(69.9)/2000-5000
ロードスター(右／左)	FR	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/6000	685(69.9)/2000-5000
F1エディション(右／左)	FR	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	394(535)/6000	685(69.9)/2000-5000
F1エディションロードスター(右／左)	FR	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	394(535)/6000	685(69.9)/2000-5000
DB11(2016.8.31.NEW,2017.6.29.車種追加,2021.7.26.2022年モデル)								
V8 クーペ(右／左)	FR	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	393(535)/6000	675(68.8)/2000-5000
V8 ヴォランテ(右／左)	FR	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	393(535)/6000	675(68.8)/2000-5000
V12クーペ(右／左)	FR	AE31	V12DOHCツインターボ	5204	89.0×69.7	9.3	447(639)/6500	700(71.4)/1500
DBS(2018.6.27.NEW,2019.4.24.車種追加,2021.7.26.2022年モデルおよび車名変更)								
クーペ(右／左)	FR	AE31	V12DOHCツインターボ	5204	89.0×69.7	9.3	533(725)/6500	900(91.8)/1800-5000
ヴォランテ(右／左)	FR	AE31	V12DOHCツインターボ	5204	89.0×69.7	9.3	533(725)/6500	900(91.8)/1800-5000
DBX(2019.11.21.NEW,2021.7.26.2022年モデル)								
DBX (右／左)	4WD	AM511	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	8.6	405(550)/6500	700(71.4)/2200-5000
Bentley／ベントレー								
コンチネンタル(2017.12.19.FMC,2021.6.1.一部価格改定)								
GT V8(右／左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.5	404(550)/5750-6000	770(78.5)/2000-4500
GT V8 マリナー(右／左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.5	404(550)/5750-6000	770(78.5)/2000-4500
GT V8 コンバーチブル(右／左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.5	404(550)/5750-6000	770(78.5)/2000-4500
GT V8 マリナー コンバーチブル(右／左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.5	404(550)/5750-6000	770(78.5)/2000-4500
GT スピード(右／左)	4WD	DDB	W12DOHCツインターボ	5950	84.0×89.4	10.5	485(659)/5000-6000	900(91.8)/1500-5000
GT スピード コンバーチブル(右／左)	4WD	DDB	W12DOHCツインターボ	5950	84.0×89.4	10.5	485(659)/5000-6000	900(91.8)/1500-5000
フライングスパー(2019.12.4.FMC,2021.8.16.車種追加)								
フライングスパー ハイブリッド(右/左)	4WD	－	V6DOHCツインターボ+モーター	2894	－	－	400(544)	750
フライングスパー マリナー ハイブリッド(右/左)	4WD	－	V6DOHCツインターボ+モーター	2894	－	－	400(544)	750
フライングスパー V8(右/左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.5	404(550)/6000	770(78.5)/2000-4500
フライングスパー マリナー V8(右/左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.5	404(550)/6000	770(78.5)/2000-4500
フライングスパー(右/左)	4WD	DDB	W12DOHCツインターボ	5945	84.0×89.5	10.5	467(635)/6000	900(91.8)/1350-4500
フライングスパー マリナー(右/左)	4WD	DDB	W12DOHCツインターボ	5945	84.0×89.5	10.5	467(635)/6000	900(91.8)/1350-4500
ベンテイガ(2015.12.25.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.6.1.一部価格改定)								
ベンテイガ ハイブリッド(右/左)	4WD	－	V6DOHCターボ+モーター	2995	84.5×89.0	－	250(340)/5300-6400【94/128】	450(45.9)/1340-5300【350(35.7)】
ベンテイガ V8(右/左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	404(550)/5750-6000	770(78.5)/2000-4500
ベンテイガ S(右/左)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	404(550)/5750-6000	770(78.5)/2000-4500
ベンテイガ スピード(右/左)	4WD	DDB	W12DOHCツインターボ	5945	84.0×89.5	10.5	467(635)/5000-5750	900(91.8)/1500-5000
Rolls-Royce／ロールスロイス								
レイス(2013.4.18.NEW,2016.5.25.車種追加)								
レイス(右／左)	FR	N74B66A	V12DOHCツインターボ	6591	89.0×88.3	10.0	465(632)/5600	820(83.6)/1600-5000
ブラックバッジ レイス (右／左)	FR	N74B66A	V12DOHCツインターボ	6591	89.0×88.3	10.0	465(632)/5600	870(88.8)/1700-4500
ドーン(2016.1.21.NEW)								
ドーン(右／左)	FR	N74B66A	V12DOHCツインターボ	6591	89.0×88.3	10.0	420(571)/5000	820(83.6)/1600-4750
ブラックバッジ ドーン(右／左)	FR	N74B66A	V12DOHCツインターボ	6591	89.0×88.3	10.0	442(593)/5250	840(85.7)/1650-4750
ゴースト(2020.10.5.FMC)								
ゴースト(右／左)	4WD	N74B68A	V12DOHCツインターボ	6748	92.0×84.6	11.1	420(571)/5000	850(86.7)/1600
ゴースト エクステンデッド(右／左)	4WD	N74B68A	V12DOHCツインターボ	6748	92.0×84.6	11.1	420(571)/5000	850(86.7)/1600
ファントム(2018.1.22.NEW)								
ファントム(右／左)	FR	N74B68A	V12DOHCツインターボ	6748	92.0×84.6	11.1	420(571)/5000	900(91.8)/1700-4000
ファントム エクステンデッド(右／左)	FR	N74B68A	V12DOHCツインターボ	6748	92.0×84.6	11.1	420(571)/5000	900(91.8)/1700-4000

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Land Rover／ランドローバー
														ディスカバリー(2017.4.26.FMC,2021.7.8.2022年モデル)
P90	8.8	4985	2000	1895	2925	5.9	2291(2342)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	285/40R22	9,780,000円	Rダイナミック HSE P360(右)
D85	10.4	4985	2000	1895	2925	5.9	2311(2362)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R19	8,400,000円	D300(右)
D85	10.4	4985	2000	1895	2925	5.9	2311(2362)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/55R20	8,860,000円	S D300 (右)
D85	10.4	4985	2000	1895	2925	5.9	2311(2362)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	275/45R21	9,500,000円	SE D300 (右)
D85	10.4	4985	2000	1895	2925	5.9	2311(2362)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	275/45R21	9,960,000円	Rダイナミック SE D300(右)
D85	10.4	4985	2000	1895	2925	5.9	2311(2362)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	285/40R22	10,310,000円	Rダイナミック HSE D300(右)
														ディフェンダー(2020.4.6.FMC,2021.6.28.2022年モデル)
P90	8.3	4510	1995	1970	2585	5.3	2090-2100	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/70R18	5,510,000円	90 P300(3ドア・右)
P90	8.3	4510	1995	1970	2585	5.3	2090-2100	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/65R19	6,320,000円	90 S P300(3ドア・右)
P90	8.3	4510	1995	1970	2585	5.3	2090~2100	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	6,860,000円	90 SE P300(3ドア・右)
P90	8.3	4510	1995	1970	2585	5.3	2090~2100	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	7,580,000円	90 HSE P300(3ドア・右)
P90	8.3	4510	1995	1970	2585	5.3	2090~2100	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	7,530,000円	90 Xダイナミック SE P300(3ドア・右)
P90	8.3	4510	1995	1970	2585	5.3	2090~2100	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	8,350,000円	90 Xダイナミック HSE P300(3ドア・右)
P90	8.3	4945	1995	1970	3020	6.1	未定~2280	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/70R18	6,190,000円	110 P300(5ドア・右)
P90	8.3	4945	1995	1970	3020	6.1	未定~2280	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/65R19	6,920,000円	110 S P300(5ドア・右)
P90	8.3	4945	1995	1970	3020	6.1	未定~2280	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	7,440,000円	110 SE P300(5ドア・右)
D89	9.9	4945	1995	1970	3020	6.1	未定~2420	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	7,540,000円	110 S D300(5ドア・右)
D89	9.9	4945	1995	1970	3020	6.1	未定~2420	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	8,650,000円	110 Xダイナミック SE D300(5ドア・右)
D89	9.9	4945	1995	1970	3020	6.1	未定~2420	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R20	11,710,000円	110 X D300(5ドア・右)
														レンジローバー イヴォーク(2019.5.30FMC,2020.12.11.2021年モデル)
P67	8.9	4380	1905	1650	2680	5.5	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/65R17	4,950,000円	P200(右)
P67	8.9	4380	1905	1650	2680	5.5	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/60R18	5,630,000円	P200 S(右)
P67	8.9	4380	1905	1650	2680	5.5	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/50R20	6,350,000円	P200 SE(右)
P67	8.9	4380	1905	1650	2680	5.5	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/60R18	6,380,000円	P250 RダイナミックS(右)
P67	8.9	4380	1905	1650	2680	5.5	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/50R20	7,130,000円	P250 RダイナミックSE(右)
P67	8.9	4380	1905	1650	2680	5.5	1840	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/50R20	7,690,000円	P250 RダイナミックHSE(右)
D67	12.3	4380	1905	1650	2680	5.5	1920	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/65R17	5,740,000円	D200(右)
D67	12.3	4380	1905	1650	2680	5.5	1920	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/60R18	6,360,000円	D200 S(右)
D67	12.3	4380	1905	1650	2680	5.5	1920	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/60R18	6,700,000円	D200 RダイナミックS(右)
D67	12.3	4380	1905	1650	2680	5.5	1920	5	9速AT	ストラット	マルチリンク	235/50R20	7,430,000円	D200 RダイナミックSE(右)
														レンジローバー ヴェラール(2017.7.11.NEW,2021.3.10.2021年モデル)
P83	9.5	4820	1930	1685	2875	5.6	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/60R18	8,490,000円	P250 S(右)
P83	9.5	4820	1930	1685	2875	5.6	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/55R19	8,980,000円	P250 RダイナミックS(右)
P83	9.5	4820	1930	1685	2875	5.6	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/50R20	9,520,000円	P250 RダイナミックSE(右)
P83	9.5	4820	1930	1685	2875	5.6	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/45R21	10,760,000円	P250 RダイナミックHSE(右)
P83	9.5	4820	1930	1685	2875	5.6	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/45R21	10,130,000円	P250 EDITION(右)
D60	13.6	4820	1930	1685	2875	5.6	1930	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/60R18	7,870,000円	D200(右)
D60	13.6	4820	1930	1685	2875	5.6	1930	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/55R19	9,040,000円	D200 RダイナミックS(右)
														レンジローバー スポーツ(2013.11.20FMC,2020.9.18.2021年モデル)
D86	10.3	4855	1985	1800	2920	6.1	2430	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/65R19	9,360,000円	SE D300(右)
D86	10.3	4855	1985	1800	2920	6.1	2430	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	255/55R20	10,840,000円	HSE D300(右)
D86	10.3	4855	1985	1800	2920	6.1	2430	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	11,430,000円	HSEダイナミック D300(右)
D86	10.3	4855	1985	1800	2920	6.1	2430	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	12,290,000円	HSEダイナミック ブラック D300(右)
P90	8.5	4855	1985	1800	2920	6.1	2600	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	12,180,000円	HSE PHEV P400e(右)
P90	8.5	4855	1985	1800	2920	6.1	2600	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	12,176,000円	HSEダイナミック PHEV P400e(右)
P90	8.5	4855	1985	1800	2920	6.1	2600	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	13,510,000円	オートバイオグラフィーダイナミック PHEV P400e(右)
P90	8.5	4855	1985	1800	2920	6.1	2600	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	13,160,000円	HSEダイナミック ブラックPHEV P400e
P105	8.9	4855	1985	1800	2920	6.1	2340(2420)	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	12,640,000円	HST P400(右)
P105	7.6	4880	1985	1800	2920	6.1	2450(2480)	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	14,820,000円	オートバイオグラフィーダイナミック P525(右)
P105	7.3	4880	1985	1800	2920	6.1	2420	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	275/45R21	17,230,000円	SVR P575(右)
														レンジローバー(2013.1.9FMC,2020.9.11.2021年モデル)
P105	6.7	5005	1985	1865	2920	6.1	2570	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/45R21	17,020,000円	ヴォーグ(右)
P105	6.7	5005	1985	1865	2920	6.1	2570	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/40R22	19,830,000円	オートバイオグラフィー(右)
P105	6.7	5205	1985	1865	3120	6.4	2620	5(4)	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/40R22	20,720,000円	オートバイオグラフィーLWB(右)
P105	6.7	5005	1985	1865	2920	6.1	2570	5	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/45R21	25,780,000円	SVオートバイオグラフィーダイナミック(右)
P105	6.7	5205	1985	1865	3120	6.4	2680	5(4)	8速AT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	275/40R22	32,020,000円	SVオートバイオグラフィーLWB(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径

●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名（発売年月日） グレード（ハンドル位置）	駆動方式	エンジン型式	エンジン　種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Land Rover／ランドローバー								
ディスカバリー（2017.4.26.FMC,2021.7.8.2022年モデル）								
Rダイナミック HSE P360（右）	4WD	PT306【29684】	直6DOHCターボ+モーター	2993	83.0×92.29	10.5	265（360）/5500-6500【13/5000】	500/1570-6500【42/2000】
D300（右）	4WD	DT306【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000【13/5000】	650/1500-2500【42/2000】
S D300（右）	4WD	DT306【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000【13/5000】	650/1500-2500【42/2000】
SE D300（右）	4WD	DT306【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000【13/5000】	650/1500-2500【42/2000】
Rダイナミック SE D300（右）	4WD	DT306【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000【13/5000】	650/1500-2500【42/2000】
Rダイナミック HSE D300（右）	4WD	DT306【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000【13/5000】	650/1500-2500【42/2000】
ディフェンダー（2020.4.6.FMC,2021.6.28.2022年モデル）								
90 P300（3ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
90 S P300（3ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
90 SE P300（3ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
90 HSE P300（3ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
90 Xダイナミック SE P300（3ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
90 Xダイナミック HSE P300（3ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
110 P300（5ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
110 S P300（5ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
110 SE P300（5ドア・右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	9.5	221（300）/5500	400（40.8）/2000
110 S D300（5ドア・右）	4WD	DT306	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2996	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000	650（66.3）/1500-2500
110 Xダイナミック SE　D300（5ドア・右）	4WD	DT306	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2996	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000	650（66.3）/1500-2500
110 X D300（5ドア・右）	4WD	DT306	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2996	83.0×92.31	15.5	221（300）/4000	650（66.3）/1500-2500
レンジローバー イヴォーク（2019.5.30FMC,2020.12.11.2021年モデル）								
P200（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	147（200）/4500-6000	320（32.6）/1500-4000
P200 S（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	147（200）/4500-6000	320（32.6）/1500-4000
P200 SE（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	147（200）/4500-6000	320（32.6）/1500-4000
P250 RダイナミックS（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	183（249）/5500	365（37.2）/1500-4500
P250 RダイナミックSE（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	183（249）/5500	365（37.2）/1500-4500
P250 RダイナミックHSE（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	183（249）/5500	365（37.2）/1500-4500
D200（右）	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼル+モーター	1997	83.0×92.3	16.5	150（204）/3750	430（43.8）/1750-2500
D200 S（右）	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼル+モーター	1997	83.0×92.3	16.5	150（204）/3750	430（43.8/1750-2500
D200 RダイナミックS（右）	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼル+モーター	1997	83.0×92.3	16.5	150（204）/3750	430（43.8/1750-2500
D200 RダイナミックSE（右）	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼル+モーター	1997	83.0×92.3	16.5	150（204）/3750	430（43.8/1750-2500
レンジローバー ヴェラール（2017.7.11.NEW,2021.3.10.2021年モデル）								
P250 S（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184（250）/5500	365（37.2）/1300-1500
P250 RダイナミックS（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184（250）/5500	365（37.2）/1300-1500
P250 RダイナミックSE（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184（250）/5500	365（37.2）/1300-1500
P250 RダイナミックHSE（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184（250）/5500	365（37.2）/1300-1500
P250 EDITION（右）	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184（250）/5500	365（37.2）/1300-1500
D200（右）	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼル+モーター	1997	83.0×92.3	16.5	150（204）/3750【18（24）10000】	430（43.8）/1750-2500【55（5.6）/1500】
D200 RダイナミックS（右）	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼル+モーター	1997	83.0×92.3	16.5	150（204）/3750【18（24）10000】	430（43.8）/1750-2500【55（5.6）/1500】
レンジローバー スポーツ（2013.11.20FMC,2020.9.18.2021年モデル）								
SE D300（右）	4WD	306DT【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.2	10.5	221（300）/4000【18（24）/2950】	650（66.3）/1500-2500【55（5.6）/1500】
HSE D300（右）	4WD	306DT【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.2	10.5	221（300）/4000【18（24）/2950】	650（66.3）/1500-2500【55（5.6）/1500】
HSEダイナミック D300（右）	4WD	306DT【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.2	10.5	221（300）/4000【18（24）/2950】	650（66.3）/1500-2500【55（5.6）/1500】
HSEダイナミック ブラック D300（右）	4WD	306DT【29684】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2993	83.0×92.2	10.5	221（300）/4000【18（24）/2950】	650（66.3）/1500-2500【55（5.6）/1500】
HSE PHEV P400e（右）	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.0	10.5	221（300）/5500-5900【105（142）/2950】	400（40.8）/2000-4500【275（28.0）/1000-2900】
HSEダイナミック PHEV P400e（右）	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.0	10.5	221（300）/5500-5900【105（142）/2950】	400（40.8）/2000-4500【275（28.0）/1000-2900】
オートバイオグラフィーダイナミック PHEV P400e（右）	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.0	10.5	221（300）/5500-5900【105（142）/2950】	400（40.8）/2000-4500【275（28.0）/1000-2900】
HSEダイナミック ブラックPHEV　P400e	4WD	PT204【TZ-269】	直4DOHCターボ+モーター	1995	83.0×92.0	10.5	221（300）/5500-5900【105（142）/2950】	400（40.8）/2000-4500【275（28.0）/1000-2900】
HST P400（右）	4WD	PT306【29684】	直6DOHCターボ+モーター	2993	83.0×92.0	10.5	294（400）/5500-6500【18（24）/10000】	550（56.1）/2000-5000【55（5.6）/1500】
オートバイオグラフィーダイナミック P525（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	386（525）/6500	625（63.7）/2500-3500
SVR P575（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	425（575）/6500	700（71.4）/3500-5000
レンジローバー（2013.1.9FMC,2020.9.11.2021年モデル）								
ヴォーグ（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	386（525）/6500	625（63.8）/2500-3500
オートバイオグラフィー（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	386（525）/6500	625（63.8）/2500-3500
オートバイオグラフィーLWB（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	386（525）/6500	625（63.8）/2500-3500
SVオートバイオグラフィーダイナミック（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	415（565）/6500	700（71.4）/3500-5000
SVオートバイオグラフィーLWB（右）	4WD	508PS	V8DOHC・SC	4999	92.5×93.0	9.5	415（565）/6500	700（71.4）/3500-5000

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く（一部例外あり）　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Jaguar／ジャガー
														XF スポーツブレーク(2017.11.27.NEW,2021.5.11.2021年モデル)
P74	11.2	4975	1880	1495	2960	5.7	1810	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/45R18	7,420,000円	S (右・250ps)
P74	11.2	4975	1880	1495	2960	5.7	1810	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/40R19	8,010,000円	RダイナミックSE(右・250ps)
P74	11.2	4975	1880	1495	2960	5.7	1810	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	255/35R20	8,580,000円	RダイナミックHSE(右・250ps)
D66	14.5	4975	1880	1495	2960	5.6	1940	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/45R18	7,220,000円	S(右・204ps)
D66	14.5	4975	1880	1495	2960	5.6	1940	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/40R19	7,980,000円	RダイナミックSE(右・204ps)
														Fタイプクーペ(2014.1.14NEW,2020.1.9.MC)
P63	10.7	4470	1925	1315	2620	5.2	1660	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/45ZR18後275/40ZR18	9,350,000円	Rダイナミック P300(右)
P70	—	4470	1925	1315	2620	5.2	1706	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/40ZR19後275/35ZR19	13,020,000円	Rダイナミック P450(右)
P70	—	4470	1925	1315	2620	5.5	1780	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/40ZR19後275/35ZR19	価格未定	Rダイナミック P450 AWD(右)
P70	8.4	4470	1925	1315	2620	5.5	1840	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前255/35ZR20後295/30ZR20	15,870,000円	R AWD(右)
														Fタイプコンバーチブル(2013.5.24NEW,2020.1.9.MC)
P63	10.7	4470	1925	1310	2620	5.2	1670	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/45ZR18後275/40ZR18	11,030,000円	Rダイナミック P300(右)
P70	—	4470	1925	1310	2620	5.5	1800	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/40ZR19後275/35ZR19	価格未定	Rダイナミック P450 AWD(右)
P70	8.4	4470	1925	1310	2620	5.5	1850	2	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前255/35ZR20後295/30ZR20	17,340,000円	R AWD(右)
														Eペイス(2018.2.22.NEW,2021.2.18.2021年モデル)
D65	14.3	4395	1900	1650	2680	5.6	1900	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/60R18	5,280,000円	D200 (右)
D65	14.3	4395	1900	1650	2680	5.6	1960	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/60R18	5,760,000円	S D200(右)
D65	14.3	4395	1900	1650	2680	5.6	1960	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/60R18	6,000,000円	Rダイナミック S D200(右)
D65	14.3	4395	1900	1650	2680	5.6	1960	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/55R19	6,310,000円	Rダイナミック SE D200(右)
P67	10.0	4395	1900	1650	2680	5.6	1840	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/65R17	4,980,000円	P200(右)
P67	10.0	4395	1900	1650	2680	5.6	1900	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/60R18	5,530,000円	S P200(右)
P67	10.0	4395	1900	1650	2680	5.6	1900	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/55R19	5,840,000円	SE P200(右)
P67	10.0	4395	1900	1650	2680	5.6	1900	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/60R18	6,210,000円	Rダイナミック S P250(右)
P67	10.0	4395	1900	1650	2680	5.6	1900	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	235/55R19	6,570,000円	Rダイナミック SE P250(右)
P67	10.0	4395	1900	1650	2680	5.6	1900	5	9速AT	ストラット	インテグラルリンクストラット	245/45R20	6,980,000円	Rダイナミック HSE P250(右)
														Fペイス(2016.1.29.NEW,2021.2.18.2021年モデル)
D60	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1876	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/55R19	7,200,000円	D200(右)
D60	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1876	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/65R17	7,600,000円	S D200(右)
D60	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1876	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/60R18	8,100,000円	Rダイナミック SE D200(右)
P82	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1822	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/55R19	7,100,000円	P250 右)
P82	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1822	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/60R18	7,500,000円	S P250(右)
P82	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1822	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/55R19	8,000,000円	Rダイナミック SE P250(右)
P82	—	4747	2175	1664	2874	[12.2]	1822	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/45R20	8,900,000円	Rダイナミック HSE P250(右)
P82	—	4762	2175	1670	2874	[12.3]	2058	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	前265/45R21後295/40R21	13,500,000円	550PS SVR(右)
														Iペイス(2018.9.29.NEW)
90kWh	438km	4695	1895	1565	2990	5.6	2230	5	—	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	235/65R18	10,050,000円	S(右)
90kWh	438km	4695	1895	1565	2990	5.6	2230	5	—	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/50R20	10,930,000円	SE(右)
90kWh	438km	4695	1895	1565	2990	5.6	2230	5	—	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/50R20	12,210,000円	HSE(右)
														Land Rover／ランドローバー
														ディスカバリー スポーツ(2014.10.8NEW,2020.12.10.2021年モデル)
P67	9.6	4610	1905	1725	2740	5.7	2010(2080)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/65R17	4,730,000円	P200 (右)
P67	9.6	4610	1905	1725	2740	5.7	2010(2080)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/60R18	5,333,000円	P200 S(右)
P67	9.6	4610	1905	1725	2740	5.7	2010(2080)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/55R19	5,830,000円	P200 SE(右)
P67	9.6	4610	1905	1725	2740	5.7	2010(2080)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/60R18	6,100,000円	P250 RダイナミックS(右)
P67	9.6	4610	1905	1725	2740	5.7	2010(2080)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/55R19	6,590,000円	P250 RダイナミックSE(右)
P67	9.6	4610	1905	1725	2740	5.7	2010(2080)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	245/45R20	6,970,000円	P250 RダイナミックHSE(右)
D65	12.0	4610	1905	1725	2740	5.7	1873(1953)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/65R17	5,460,000円	D200(右)
D65	12.0	4610	1905	1725	2740	5.7	1873(1953)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/60R18	6,060,000円	D200 S(右)
D65	12.0	4610	1905	1725	2740	5.7	1873(1953)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/55R19	6,440,000円	D200 SE(右)
D65	12.0	4610	1905	1725	2740	5.7	1873(1953)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	235/60R18	6,400,000円	D200 Rダイナミック S(右)
D65	12.0	4610	1905	1725	2740	5.7	1873(1953)	5(7)	9速AT	ストラット	インテグラルリンク	225/55R19	6,900,000円	D200 Rダイナミック SE(右)
														ディスカバリー(2017.4.26.FMC,2021.7.8.2022年モデル)
P90	8.8	4985	2000	1895	2925	5.9	2291(2342)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/60R19	7,800,000円	P360(右)
P90	8.8	4985	2000	1895	2925	5.9	2291(2342)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	255/55R20	8,150,000円	S P360 (右)
P90	8.8	4985	2000	1895	2925	5.9	2291(2342)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	275/45R21	8,850,000円	SE P360(右)
P90	8.8	4985	2000	1895	2925	5.9	2291(2342)	5(7)	9速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルマルチリンク	275/45R21	9,300,000円	Rダイナミック SE P360(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ] の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D) は乾燥重量、* はEU値の車重 [DIN値+75kg]、** はEU準拠、( ) 内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Jaguar／ジャガー								
XF スポーツブレーク(2017.11.27.NEW,2021.5.11.2021年モデル)								
S (右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
RダイナミックSE(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
RダイナミックHSE(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
S(右・204ps)	4WD	204DTY	直4DOHCディーゼルターボ	1997	83.0×92.3	16.5	150(204)/3750-4000	430(43.9)/1750-2500
RダイナミックSE(右・204ps)	4WD	204DTY	直4DOHCディーゼルターボ	1997	83.0×92.3	16.5	150(204)/3750-4000	430(43.9)/1750-2500
Fタイプクーペ(2014.1.14NEW,2020.1.9.MC)								
Rダイナミック P300(右)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.3	10.5	221(300)/5500	400/1500-2000
Rダイナミック P450(右)	FR	508PS	V8DOHC SC	5000	92.5×93.0	9.5	331(450)/6000	580/2500-5000
Rダイナミック P450 AWD(右)	4WD	508PS	V8DOHC SC	5000	92.5×93.0	9.5	331(450)/6000	580/2500-5000
R AWD(右)	4WD	508PS	V8DOHC SC	4999	92.5×93.0	10.5	423(575)/6500	700/3500
Fタイプコンバーチブル(2013.5.24NEW,2020.1.9.MC)								
Rダイナミック P300(右)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.3	16.5	221(300)/5500	400/1500-2000
Rダイナミック P450 AWD(右)	4WD	508PS	V8DOHC SC	5000	92.5×93.0	9.5	331(450)/6000	580/2500-5000
R AWD(右)	4WD	508PS	V8DOHC SC	4999	92.5×93.0	10.5	423(575)/6500	700/3500
Eペイス(2018.2.22.NEW,2021.2.18.2021年モデル)								
D200(右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
S D200(右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
Rダイナミック S D200(右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
Rダイナミック SE D200 (右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
P200(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	9.5	147(200)/5500	320(32.6)/1500
S P200(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	9.5	147(200)/5500	320(32.6)/1500
SE P200(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	9.5	147(200)/5500	320(32.6)/1500
Rダイナミック S P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(249)/5500	365(37.2)/1300-4500
Rダイナミック SE P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(249)/5500	365(37.2)/1300-4500
Rダイナミック HSE P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(249)/5500	365(37.2)/1300-4500
Fペイス(2016.1.29.NEW,2021.2.18.2021年モデル)								
D200(右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/4250	430(43.8)/1750-2500
S D200(右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/4250	430(43.8)/1750-2500
Rダイナミック SE D200(右)	4WD	204DTY【54737】	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	16.5	150(204)/4250	430(43.8)/1750-2500
P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
S P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
Rダイナミック SE P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
Rダイナミック HSE P250(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1997	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1300-1500
550PS SVR(右)	4WD	508PS	V8DOHC SC	4999	92.5×93.0	9.5	405(550)/6250-6500	700(71.4)/3500-5000
Iペイス(2018.9.29.NEW)								
S(右)	4WD	【TZ-204】	モーター×2	—	—	—	【294(400)/4250-5000】	【696(71.0)/1000-4000】
SE(右)	4WD	【TZ-204】	モーター×2	—	—	—	【294(400)/4250-5000】	【696(71.0)/1000-4000】
HSE(右)	4WD	【TZ-204】	モーター×2	—	—	—	【294(400)/4250-5000】	【696(71.0)/1000-4000】
Land Rover／ランドローバー								
ディスカバリー スポーツ(2014.10.8NEW,2020.12.10.2021年モデル)								
P200(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	147(200)/5500	320(32.6)/1500
P200 S(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	147(200)/5500	320(32.6)/1500
P200 SE(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	147(200)/5500	320(32.6)/1500
P250 RダイナミックS(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	183(249)/5500	365(37.2)/1500-4000
P250 RダイナミックSE(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	183(249)/5500	365(37.2)/1500-4000
P250 RダイナミックHSE(右)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	183(249)/5500	365(37.2)/1500-4000
D200(右)	4WD	204DT	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	15.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
D200 S(右)	4WD	204DT	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	15.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
D200 SE(右)	4WD	204DT	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	15.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
D200 Rダイナミック S(右)	4WD	204DT	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	15.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
D200 Rダイナミック SE(右)	4WD	204DT	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1997	83.0×92.4	15.5	150(204)/3750	430(43.8)/1750-2500
ディスカバリー(2017.4.26.FMC,2021.7.8.2022年モデル)								
P360(右)	4WD	PT306【29684】	直6DOHCターボ+モーター	2993	83.0×92.29	10.5	265(360)/5500-6500【13/5000】	500/1570-6500【42/2000】
S P360 (右)	4WD	PT306【29684】	直6DOHCターボ+モーター	2993	83.0×92.29	10.5	265(360)/5500-6500【13/5000】	500/1570-6500【42/2000】
SE P360(右)	4WD	PT306【29684】	直6DOHCターボ+モーター	2993	83.0×92.29	10.5	265(360)/5500-6500【13/5000】	500/1570-6500【42/2000】
Rダイナミック SE P360(右)	4WD	PT306【29684】	直6DOHCターボ+モーター	2993	83.0×92.29	10.5	265(360)/5500-6500【13/5000】	500/1570-6500【42/2000】

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Lamborghini／ランボルギーニ
														アヴェンタドール(2011.9.26.NEW,2018.8.23.車種追加)
—	5.6	4943	2098	1136	2700	—	1550	2	7速AMT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前255/30R20後355/25R21	54,543,090円	ウルティメ(右／左)
—	5.6	4943	2098	1136	2700	—	1600	2	7速AMT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前255/30R20後355/25R21	59,864,240円	ウルティメ ロードスター(右／左)
														ウルス(2018.2.6.NEW,2020.6.17.2021モデル)
P85	7.9	5112	2016	1638	3003	—	2200	4/5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/45R21後315/40R21	30,681,070円	ウルス(右／左)
														Maserati／マセラティ
														ギブリ(2013.11.19.NEW,2021.4.14.2021年モデル)
P70	**13.3-14.1	4985	1945	1485	3000	–	2030	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/50R18	9,560,000円	ハイブリッド(右／左)
P80	**9.3-9.5	4985	1945	1485	3000	–	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R19後275/40R19	11,560,000円	ギブリ
P80	**9.2-9.4	4985	1945	1485	3000	–	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R19後275/40R19	13,310,000円	S (右／左)
P80	**8.8-9.0	4985	1945	1485	3000	–	2090	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R19後275/40R19	14,110,000円	S Q4(左)
P80	**8.1-8.2	4985	1945	1465	3000	–	2080	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R20後285/35R20	18,010,000円	トロフェオ(右)
														クアトロポルテ(2013.4.2.FMC2021.4.14.2021年モデル)
P80	**9.3-9.4	5270	1950	1470	3170	5.9	2000	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R19後275/40R19	13,120,000円	クアトロポルテ(右／左)
P80	**9.1-9.3	5270	1950	1470	3170	5.9	2000	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R20後275/35R20	16,670,000円	S
P80	**8.7-8.9	5270	1950	1470	3170	5.9	2050	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R20後275/35R20	17,670,000円	S Q4
P80	**8.2-8.3	5270	1950	1470	3170	–	2130	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R20後285/35R20	23,020,000円	トロフェオ(右)
														レヴァンテ(2016.5.10.NEW,2021.4.14.2021年モデル)
P80	***8.8-9.0	5020	1985	1680	3005	–	2280	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/50R19	12,770,000円	レヴァンテ(左)
P80	***8.8-9.0	5020	1985	1680	3005	–	2280	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R20	15,020,000円	レヴァンテ グランルッソ／グランスポーツ(左)
P80	**7.5-7.6	5020	1985	1700	3005	–	2300	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R20後295/40R20	18,720,000円	GTS(右)
P80	**7.5-7.6	5020	1985	1700	3005	–	2340	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/40R21後295/35R21	20,770,000円	トロフェオ(右)
														MC20(2020.9.10.NEW)
P60	*8.62	4669	2178	1224	2700	–	1470	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R20後305/30R20	26,500,000円	MC20(左)
														Ferrari／フェラーリ
														ポルトフィーノ M(2021.1.14.NEW)
P80	**8.8	4594	1938	1318	2670	—	1545(D)	4	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R20後285/35R20	27,370,000円	ポルトフィーノM(右/左)
														812(2017.5.24.NEW,2019.9.9.車種追加)
P92	**6.7	4657	1971	1276	2720	—	1630	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後315/35R20	41,280,000円	スーパーファスト(左)
P92	**7.8	4693	1971	1278	2720	–	1645(D)	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後315/35R20	45,234,000円	GTS(左)
														SF90(2019.10.9.NEW,2021.4.22.車種追加)
P68	**16.4	4710	1972	1186	2650	–	1570	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R20後315/30R20	53,400,000円	SF90 ストラダーレ(右/左)
P68	**16.4	4704	1973	1191	2649	–	1670	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R20後315/30R20	58,560,000円	SF90 スパイダー(右/左)
														F8(2019.6.25.NEW,2019.9.9.車種追加)
P78	**7.7	4611	1979	1206	2650	–	1435	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R20後305/30R20	33,280,000円	トリブート
P78	**7.7	4611	1979	1206	2650	–	1400(D)	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R20後305/30R20	36,570,000円	スパイダー
														ローマ(2020.4.1.NEW)
P80	**8.9	4656	1974	1301	2670	–	1472(D)	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R20後285/35R20	26,760,000円	ローマ
														Jaguar／ジャガー
														XE(2015.6.2.NEW,2021.5.11.2021年モデル)
P61.7	11.8	4690	1850	1415	2835	5.5	1660	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	225/45R18	5,690,000円	S(右・250ps)
P61.7	11.8	4690	1850	1415	2835	5.5	1660	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	225/45R18	6,210,000円	RダイナミックSE(右・250ps)
P61.7	11.8	4690	1850	1415	2835	5.5	1660	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	前225/40R19後255/35R19	6,760,000円	RダイナミックHSE(右・250ps)
P61.7	11.8	4690	1850	1415	2835	5.5	1660	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	前225/40R19後255/35R19	6,530,000円	Rダイナミック ブラック(右・250ps)
P61.7	10.4	4690	1850	1415	2835	5.4	1730	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	225/45R18	6,450,000円	Rダイナミック S(右・300ps)
P61.7	10.4	4690	1850	1415	2835	5.4	1730	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	225/45R18	6,880,000円	RダイナミックSE(右・300ps)
P61.7	10.4	4690	1850	1415	2835	5.4	1730	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	前225/40R19後255/35R19	7,420,000円	RダイナミックHSE(右・300ps)
P61.7	10.4	4690	1850	1415	2835	5.4	1730	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	前225/40R19後255/35R19	7,200,000円	Rダイナミック ブラック(右・300ps)
D56	15.1	4690	1850	1415	2835	5.4	1800	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	225/45R18	6,340,000円	RダイナミックS(右・204ps)
														XF(2015.9.25.FMC,2021.5.11.2021年モデル)
P74	10.9	4970	1880	1455	2960	5.7	1780	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/45R18	6,970,000円	S (右・200ps)
P74	10.9	4970	1880	1455	2960	5.7	1780	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/40R19	7,560,000円	RダイナミックSE (右・250ps)
P74	10.9	4970	1880	1455	2960	5.7	1780	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	255/35R20	8,130,000円	RダイナミックHSE (右・250ps)
P74	10.6	4970	1880	1455	2960	5.6	1820	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/40R19	8,380,000円	RダイナミックSE (右・300ps)
D66	14.8	4970	1880	1455	2960	5.6	1890	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/45R18	6,770,000円	S(右・204ps)
D66	14.8	4970	1880	1455	2960	5.6	1890	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルリンク	245/40R19	7,530,000円	RダイナミックSE (右・204ps)

●トランスミッション…「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径…［ ］の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量…（D）は乾燥重量、*はEU値の車重［DIN値+75kg］、**はEU準拠、（　）内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Lamborghini／ランボルギーニ								
アヴェンタドール(2011.9.26.NEW,2018.8.23.車種追加)								
ウルティメ(右／左)	4WD	L541	V12DOHC	6498	95.0×76.4	11.8±0.2	566(770)/8500	720(73.4)/6750
ウルティメ ロードスター(右／左)	4WD	L541	V12DOHC	6498	95.0×76.4	11.8±0.2	566(770)/8500	720(73.4)/6750
ウルス(2018.2.6.NEW,2020.6.17.2021モデル)								
ウルス(右／左)	4WD	EA825	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	9.7	478(650) /6000	850(86.7)/2250-4500
Maserati／マセラティ								
ギブリ(2013.11.19.NEW,2021.4.14.2021年モデル)								
ハイブリッド(右／左)	FR	–	直4DOHCターボ+モーター	1995	84.0×90.0	9.5	243(330)/5750	450(45.9)/4000
ギブリ	FR	–	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	257(350)/5500	500(51.0)/2250
S (右／左)	FR	–	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	316(430)/5700	580(59.1)/3000
S Q4(左)	4WD	–	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	316(430)/5700	580(59.1)/3000
トロフェオ(右)	FR	M161A	V8DOHCツインターボ	3799	86.5×80.8	9.4	434(580)/6750	730(74.8)/2250-5250
クアトロポルテ(2013.4.2.FMC2021.4.14.2021年モデル)								
クアトロポルテ(右／左)	FR	M156D	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	257(350)/5500	500(50.1)/1600-4500
S	FR	M156D	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	316(430)/5750	580(59.1)/2250-4000
S Q4	4WD	M156E	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	316(430)/5750	580(59.1)/2250-4000
トロフェオ(右)	FR	M161A	V8DOHCツインターボ	3799	86.5×80.8	9.4	434(580)/6750	730(74.4)/2250-5250
レヴァンテ(2016.5.10.NEW,2021.4.14.2021年モデル)								
レヴァンテ(左)	4WD	M156D	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	257(350)/5500	500(50.1)/2250
S(左)	4WD	M156D	V6DOHCツインターボ	2979	86.5×84.5	9.7	316(430)/5750	580(59.1)/3000
GTS(右)	4WD	M161A	V8DOHCツインターボ	3799	86.5×80.8	9.4	390(530)/5250	730(74.8)/2500-4750
トロフェオ(右)	4WD	M161A	V8DOHCツインターボ	3799	86.5×80.8	9.4	427(580)/6750	730(74.8)/2500-4750
MC20(2020.9.10.NEW)								
MC20(左)	MR	–	V6ツインターボ	3000	88.0×82.0	11.0	463(630)/7500	730(74.4)/3000-5500
Ferrari／フェラーリ								
ポルトフィーノ M(2021.1.14.NEW)								
ポルトフィーノ M(右/左)	FR	F164BCA	V8DOHCツインターボ	3855	86.5×82.0	9.45	456(620)/7500	760(77.5)/5750
812(2017.5.24.NEW,2019.9.9.車種追加)								
スーパーファスト(左)	FR	F140GA	V12DOHC	6496	94.0×78.0	13.6	588(800)/8500	718(73.2)/7000
GTS(左)	FR	F140GA	V12DOHC	6496	94.0×78.0	13.6	588(800)/8500	718(73.2)/8000
SF90(2019.10.9.NEW,2021.4.22.車種追加)								
SF90 ストラダーレ(右/左)	4WD	F154FA	V8DOHCターボ+モーター	3990	88.0×82.0	9.5	574(780)/7500【162】	800(81.6)/6000
SF90 スパイダー(右/左)	4WD	F154FA	V8DOHCターボ+モーター	3990	88.0×82.0	9.5	574(780)/7500【162】	800(81.6)/6000
F8(2019.6.25.NEW,2019.9.9.車種追加)								
トリブート	MR	F154CB	V8DOHCツインターボ	3902	86.5×83.0	9.6	530(720)/7000	770(78.5)/3250
スパイダー	MR	F154CB	V8DOHCツインターボ	3902	86.5×83.0	9.6	530(720)/7000	770(78.5)/3250
ローマ(2020.4.1.NEW)								
ローマ	FR	F164BCA	V8DOHCツインターボ	3855	86.5×82.0	9.5	456(620)/5750-7500	760(77.5)/3000-5750
Jaguar／ジャガー								
XE(2015.6.2.NEW,2021.5.11.2021年モデル)								
S(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-4000
RダイナミックSE(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-4000
RダイナミックHSE(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-4000
Rダイナミック ブラック(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-4000
Rダイナミック S(右・300ps)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500	400(40.8)/2000
RダイナミックSE(右・300ps)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500	400(40.8)/2000
RダイナミックHSE(右・300ps)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500	400(40.8)/2000
Rダイナミック ブラック(右・300ps)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500	400(40.8)/2000
RダイナミックS(右・204ps)	4WD	204DT	直4DOHCディーゼルターボ	1999	83.0×92.4	16.5	150(204)/3750-4000	430(43.9)/1750-2500
XF(2015.9.25.FMC,2021.5.11.2021年モデル)								
S (右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-2000
RダイナミックSE (右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-2000
RダイナミックHSE(右・250ps)	FR	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	184(250)/5500	365(37.2)/1500-2000
RダイナミックSE (右・300ps)	4WD	PT204	直4DOHCターボ	1995	83.0×92.2	10.5	221(300)/5500	400(40.8)/1500-2000
S(右・204ps)	4WD	204DTY	直4DOHCディーゼルターボ	1997	83.0×92.3	16.5	150(204)/3750-4000	430(43.9)/1750-2500
RダイナミックSE (右・204ps)	4WD	204DTY	直4DOHCディーゼルターボ	1997	83.0×92.3	16.5	150(204)/3750-4000	430(43.9)/1750-2500

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Renault／ルノー
														メガーヌ(2017.10.4.FMC,2021.1.28.R.S.MC,8.26MC)
P47	12.2	4410	1875	1465	2670	5.2	1460	5	6速MT	ストラット	トーションビーム	245/35R19	4,940,000円	R.S.トロフィー MT(右)
P47	11.8	4410	1875	1465	2670	5.2	1480	5	6速DCT	ストラット	トーションビーム	245/35R19	5,040,000円	R.S.トロフィー EDC(右)
														キャプチャー(2021.2.25.FMC)
P48	17.0	4230	1795	1590	2640	5.4	1310	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	215/55R18	2,990,000円	インテンス(右)
P48	17.0	4230	1795	1590	2640	5.4	1310	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	215/55R18	3,190,000円	インテンス テックパック(右)
														カングー(2009.9.1.FMC,2019.10.1.価格改定)
P56	—	4280	1830	1810	2700	—	1430	5	6速MT	ストラット	トレーリングアーム	195/65R15	2,546,000円	ゼン6MT(右)
P56	*14.7	4280	1830	1810	2700	5.4	1450	5	6速DCT	ストラット	トレーリングアーム	195/65R15	2,647,000円	ゼンEDC(右)
														Alpine／アルピーヌ
														A110(2018.9.21.NEW,2020.12.1価格改定)
P45	14.0	4205	1800	1250	2420	5.8	1110	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前205/40R18後235/40R18	8,370,000円	ピュア(右／左)
P45	14.0	4205	1800	1250	2420	5.8	1130	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前205/40R18後235/40R18	8,582,000円	リネージ(右／左)
P45	12.8	4205	1800	1250	2420	5.8	1110	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前215/40R18後245/40R18	9,130,000円	S(右)
														FIAT／フィアット
														500(2008.2.22.NEW,2021.6.5.仕様変更)
P35	19.2	3570	1625	1515	2300	4.7	1010	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	175/65R14	2,210,000円	ツインエア カルト(右)
P35	19.2	3570	1625	1515	2300	4.7	1040	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	185/55R15	2,610,000円	ツインエア ドルチェヴィータ(右)
P35	18.0	3570	1625	1515	2300	4.7	990	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	175/65R14	2,000,000円	1.2 カルト(右)
														500C(2009.6.25.NEW,2018.9.5.一部改良)
P35	17.5	3570	1625	1505	2300	4.7	1030	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	185/55R15	2,660,000円	1.2 カルト(右)
														500X(2015.9.29NEW,2020.8.22.車種追加)
P48	13.4	4280	1795	1610	2570	5.5	1410	5	6速DCT	ストラット	ストラット	215/60R16	2,990,000円	500X(右) *受注生産
P48	13.4	4280	1795	1610	2570	5.5	1440	5	6速DCT	ストラット	ストラット	215/55R17	3,410,000円	クロス(右)
P48	13.4	4295	1795	1610	2570	5.5	1440	5	6速DCT	ストラット	ストラット	225/40R19	3,440,000円	スポーツ(右)
														パンダ(2013.5.8.NEW,2017.1.11MC)
P37	16.6	3655	1645	1550	2300	—	1070	5	5速AMT	ストラット	トーションビーム	175/65R14	2,240,000円	イージー(右)
P35	16.4	3705	1665	1630	2300	—	1150	5	6速MT	ストラット	トーションビーム	175/65R15	2,630,000円	クロス4×4(右)
														Alfa Romeo／アルファロメオ
														ジュリエッタ(2017.9.6.NEW,2019.1.9.一部改良)
P60	10.2	4350	1800	1460	2635	5.5	1440	5	6速DCT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	3,990,000円	ヴェローチェ1750TBI(右)
														ジュリア(2017.9.6.NEW,2021.6.28.仕様変更)
P58	12.4	4645	1865	1435	2820	5.4	1590	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/45R18後255/40R18	4,600,000円	2.0 ターボ スプリント(右)
P58	12.1	4655	1865	1435	2820	5.4	1630	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/40R19後255/35R19	5,980,000円	2.0 ターボ ヴェローチェ(右)
P58	—	4635	1865	1435	2820	5.7	1710	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R19後285/30R19	11,740,000円	2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ(右)
														ステルヴィオ(2018.6.25.NEW,2021.6.28.車種追加)
P64	10.9	4690	1905	1680	2820	6	1810	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/45R20	7,200,000円	2.0ターボ Q4 ヴェローチェ(右)
D64	16.0	4690	1905	1680	2820	6	1820	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	235/60R18	5,980,000円	2.2ターボ ディーゼル Q4 スプリント(右)
D64	16.0	4690	1905	1680	2820	6	1820	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/45R20	6,870,000円	2.2ターボ ディーゼル Q4 ヴェローチェ(右)
P64	—	4700	1955	1680	2820	6	1930	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/45R20後285/40R20	12,320,000円	2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ(右)
														Abarth／アバルト
														595(2009.4.2.NEW,2018.8.29.一部改良)
P35	14.1	3660	1625	1505	2300	—	1110	4	5速MT	ストラット	トーションビーム	195/45R16	3,000,000円	595(右／左)
P35	13.4	3660	1625	1505	2300	—	1120	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	205/40R17	3,630,000円	595 ツーリズモ(右)
P35	13.4	3660	1625	1505	2300	—	1160	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	205/40R17	3,960,000円	595C ツーリズモ(右)
P35	14.2	3660	1625	1505	2300	—	1120	4	5速MT	ストラット	トーションビーム	205/40R17	3,830,000円	595 コンペティツィオーネ(右／左)
P35	13.2	3660	1625	1505	2300	—	1120	4	5速AMT	ストラット	トーションビーム	205/40R17	4,000,000円	595 コンペティツィオーネ(右)
														Lamborghini／ランボルギーニ
														ウラカン(2014.7.17.NEW,2020.11.19.車種追加)
—	7.3	4520	1933	1165	2620	—	1422	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/30R20後305/30R20	32,827,600円	EVO(右／左)
—	7.0	4520	1933	1180	2620	—	1542	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/30R20後305/30R20	36,110,360円	EVO スパイダー(右／左)
—	7.2	4520	1933	1165	2620	—	1389	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/35R19	26,539,640円	EVO RWD(右／左)
—	7.2	4520	1933	1180	2620	—	1509	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/35R19後305/35R19	29,193,600円	EVO RWD スパイダー(右／左)
—	—	4549	1945	1220	2620	—	1339	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/30R20後305/30R20	41,250,000円	STO(右／左)
														アヴェンタドール(2011.9.26.NEW,2018.8.23.車種追加)
—	5.6	4943	2098	1136	2700	—	1525	2	7速AMT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前255/30R20後355/25R21	57,270,250円	SVJ(右／左)
—	5.6	4943	2098	1136	2700	—	1575	2	7速AMT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前255/30R20後355/25R21	62,857,450円	SVJ ロードスター(右／左)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機 ●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Renault/ルノー								
メガーヌ(2017.10.4.FMC,2021.1.28.R.S.MC,8.26MC)								
R.S.トロフィー MT(右)	FF	M5P	直4DOHCターボ	1798	79.7×90.1	8.9	221(300)/6000	400(40.8)/3200
R.S.トロフィー EDC(右)	FF	M5P	直4DOHCターボ	1798	79.7×90.1	8.9	221(300)/6000	420(42.8)/3200
キャプチャー(2021.2.25.FMC)								
インテンス(右)	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.3	113(154)/5500	270(27.5)/1800
インテンス テックパック(右)	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.3	113(154)/5500	270(27.5)/1800
カングー(2009.9.1.FMC,2019.10.1.価格改定)								
ゼン6MT(右)	FF	H5F	直4DOHCターボ	1197	72.2×73.1	9.4	84(115)/4500	190(19.4)/2000
ゼンEDC(右)	FF	H5F	直4DOHCターボ	1197	72.2×73.1	9.4	84(115)/4500	190(19.4)/1750
Alpine/アルピーヌ								
A110(2018.9.21.NEW,2020.12.1価格改定)								
ピュア(右/左)	MR	M5P	直4DOHCターボ	1798	79.7×90.1	8.9	185(252)/6000	320(32.6)/2000
リネージ(右/左)	MR	M5P	直4DOHCターボ	1798	79.7×90.1	8.9	185(252)/6000	320(32.6)/2000
S(右)	MR	M5P	直4DOHCターボ	1798	79.7×90.1	8.9	215(292)/6420	320(32.6)/2000
FIAT/フィアット								
500(2008.2.22.NEW,2021.6.5.仕様変更)								
ツインエア カルト(右)	FF	312A2	直2SOHCマルチエアターボ	875	80.5×86.0	10.0	63(85)/5500	145(14.8)/1900
ツインエア ドルチェヴィータ(右)	FF	312A2	直2SOHCマルチエアターボ	875	80.5×86.0	10.0	63(85)/5500	145(14.8)/1900
1.2 カルト(右)	FF	169A4	直4SOHC	1240	70.8×78.8	11.1	51(69)/5500	102(10.4)/3000
500C(2009.6.25.NEW,2021.6.5.仕様変更)								
1.2 カルト(右)	FF	169A4	直4SOHC	1240	70.8×78.8	11.1	51(69)/5500	102(10.4)/3000
500X(2015.9.29NEW,2020.8.22.車種追加)								
500X(右) *受注生産	FF	55282328	直4マルチエアターボ	1331	70.0×86.5	10.5	111(151)/5500	270(27.5)/1850
クロス(右)	FF	55282328	直4マルチエアターボ	1331	70.0×86.5	10.5	111(151)/5500	270(27.5)/1850
スポーツ(右)	FF	55282328	直4マルチエアターボ	1331	70.0×86.5	10.5	111(151)/5500	270(27.5)/1850
パンダ(2013.5.8.NEW,2017.1.11MC)								
イージー(右)	FF	312A2	直2SOHCマルチエアターボ	875	80.5×86.0	10.0	63(85)/5500	145(14.8)/1900
クロス4×4(右)	4WD	312A2	直2SOHCマルチエアターボ	875	80.5×86.0	10.0	63(85)/5500	145(14.8)/1900
Alfa Romeo/アルファロメオ								
ジュリエッタ(2017.9.6.NEW,2019.1.9.一部改良)								
ヴェローチェ 1750TBI(右)	FF	940B2	直4DOHCターボ	1742	83.0×80.5	9.2	177(240)/5750	300(30.6)/1850
ジュリア(2017.9.6.NEW,2021.6.28.仕様変更)								
2.0 ターボ スプリント(右)	FR	55273835	直4DOHCターボ	1995	84.0×90.0	10.0	147(200)/4500	330(33.7)/1750
2.0 ターボ ヴェローチェ(右)	FR	55273835	直4DOHCターボ	1995	84.0×90.0	10.0	206(280)/5250	400(40.8)/2250
2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ(右)	FR	670050436	V6DOHCツインターボ	2891	86.5×82.0	9.3	375(510)/6500	600(61.2)/2550
ステルヴィオ(2018.6.25.NEW,2021.6.28.車種追加)								
2.0ターボ Q4 ヴェローチェ(右)	4WD	55273835	直4DOHCターボ	1995	84.0×90.0	10.0	206(280)/5250	400(40.8)/2250
2.2ターボ ディーゼル Q4 スプリント(右)	4WD	55284529	直4DOHCディーゼルターボ	2142	83.0×99.0	15.5	154(210)/3500	470(47.9)/1750
2.2ターボ ディーゼル Q4 ヴェローチェ(右)	4WD	55284529	直4DOHCディーゼルターボ	2142	83.0×99.0	15.5	154(210)/3500	470(47.9)/1750
2.9 V6 ビターボ クアドリフォリオ(右)	4WD	670052589	V6DOHCツインターボ	2891	86.5×82.0	9.3	375(510)/6500	600(61.2)/2500
Abarth/アバルト								
595(2009.4.2.NEW,2018.8.29.一部改良)								
595(右/左)	FF	312B4	直4DOHCターボ	1368	72.0×84.0	9.0	107(145)/5500	180(18.4)/2000
595 ツーリズモ(右)	FF	312B3	直4DOHCターボ	1368	72.0×84.0	9.0	121(165)/5500	210(21.4)/2000
595C ツーリズモ(右)	FF	312B3	直4DOHCターボ	1368	72.0×84.0	9.0	121(165)/5500	210(21.4)/2000
595 コンペティツィオーネ(右/左)	FF	312A3	直4DOHCターボ	1368	72.0×84.0	9.0	132(180)/5500	230(23.5)/2000
595 コンペティツィオーネ(右)	FF	312A3	直4DOHCターボ	1368	72.0×84.0	9.0	132(180)/5500	230(23.5)/2000
Lamborghini/ランボルギーニ								
ウラカン(2014.7.17.NEW,2020.11.19.車種追加)								
EVO(右/左)	4WD	DGF	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	470(640)/8000	600(61.2)/6500
EVO スパイダー(右/左)	4WD	DGF	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	470(640)/8000	600(61.2)/6500
EVO RWD(右/左)	MR	DGF	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	449(610)/8000	560(57.1)/6500
EVO RWD スパイダー(右/左)	MR	DGF	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	449(610)/8000	560(57.1)/6500
STO(右/左)	MR	DGF	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	470(640)/8000	565(57.6)/6500
アヴェンタドール(2011.9.26.NEW,2018.8.23.車種追加)								
SVJ(右/左)	4WD	L541	V12DOHC	6498	95.0×76.4	11.8±0.2	566(770)/8500	720(73.4)/6750
SVJ ロードスター(右/左)	4WD	L541	V12DOHC	6498	95.0×76.4	11.8±0.2	566(770)/8500	720(73.4)/6750

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量（L）	WLTCモード燃費（km/L）	全長（mm）	全幅（mm）	全高（mm）	ホイールベース（mm）	最小回転半径（m）	車両重量（kg）	乗車定員（名）	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 車名（発売年月日） グレード（ハンドル位置）
														Peugeot／プジョー
														508（2019.3.4.FMC,2021.6.2.仕様変更および車種追加）
P62	15.6	4750	1860	1420	2800	5.5	1510	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R18	5,131,000円	GT（右）
P43	15.5	4750	1860	1420	2800	5.5	1790	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R18	6,078,000円	GT HYBRID（右）
D55	19.3	4750	1860	1420	2800	5.5	1630	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R18	5,471,000円	GT BlueHDi（右）
														508 SW（2019.6.27.FMC,2021.6.2.仕様変更および車種追加）
P62	15.6	4790	1860	1420	2800	5.5	1550	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R18	5,389,000円	GT（右）
P43	15.5	4790	1860	1420	2800	5.5	1820	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R18	6,336,000円	GT HYBRID（右）
D55	19.3	4790	1860	1420	2800	5.5	1670	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R18	5,729,000円	GT BlueHDi（右）
														5008（2017.9.25.NEW,2021.1.27,MC,2021.9.21.価格改定）
P56	15.6	4640	1840	1650	2840	5.8	1570	7	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	4,733,000円	GT（右）
D56	16.6	4640	1840	1650	2840	5.8	1690	7	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	5,081,000円	GT BlueHDi（右）
														リフター（2020,11.25.NEW,2021.3.1.車種構成変更,2021.9.21.価格改定）
D50	18.2	4405	1850	1890	2785	5.6	1600	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	215/65R16	3,434,000円	アリュール（右）
D50	18.2	4405	1850	1890	2785	5.6	1650	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	215/60R17	3,657,000円	GT（右）
														Citroen／シトロエン
														C3（2017.7.FMC,2021.9.21.価格改定）
P47	17.2	3995	1750	1495	2535	5.5	1160	5	6速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R16	2,373,000円	フィール（右）
P47	17.2	3995	1750	1495	2535	5.5	1160	5	6速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R16	2,601,000円	シャイン（右）
														C3 エアクロス SUV（2019.7.16.FMC,2020.8.1.価格改定）
P45	14.7	4160	1765	1630	2605	5.5	1270	5	6速AT	ストラット	トーションビーム	195/60R16	2,670,000円	フィール（右）
P45	14.7	4160	1765	1630	2605	5.5	1290	5	6速AT	ストラット	トーションビーム	195/60R16	2,820,000円	シャイン（右）
														グランドC4スペースツアラー（2018.9.25.名称変更,2021.5.13.価格改定）
D55	16.3	4605	1825	1670	2840	5.5	1660	7	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R17	4,250,000円	シャイン BlueHDi（右）
														C5 エアクロス SUV（2019.5.28.NEW,2021.6.24.車種追加,2021.9.21.価格改定）
P52	15.0	4500	1850	1710	2730	5.6	1520	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	4,221,000円	シャイン（右）
D52	17.1	4500	1850	1710	2730	5.6	1640	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	4,412.000円	シャイン Blue HDi（右）
P43	15.0	4500	1850	1710	2730	5.6	1860	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	5,528,000円	プラグインハイブリッド（右）
														ベルランゴ（2020.10.1.NEW,2021.9.21.価格改定）
D50	18.0	4405	1850	1850	2785	5.6	1610	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/60R16	3,250,000円	フィール Blue HDi（右）
D50	18.0	4405	1850	1850	2785	5.6	1630	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/60R16	3,527,000円	シャイン Blue HDi（右）
D50	18.0	4405	1850	1850	2785	5.6	1630	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R17	3,629,000円	シャイン Blue HDI XTRパック（右）
														DS／DS
														DS3クロスバック（2019.6.26.NEW,2021.9.8.価格改定）
P44	18.2	4120	1790	1550	2560	5.3	1270	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	215/60R17	3,924,000円	ソーシック パッケージオプション（右）
P44	18.2	4120	1790	1550	2560	5.3	1280	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	215/55R18	4,260,000円	グランシック（右）
														DS3クロスバック　E-テンス（2020.7.29.NEW）
50kWh	*398km	4120	1790	1550	2560	5.3	1580	5	—	ストラット	トーションビーム	215/55R18	5,340,000円	グランシック（右）
														DS7クロスバック（2018.7.17.NEW,2021.9.8.価格改定）
P62	13.9	4590	1895	1635	2730	5.4	1590	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R20	6,079,000円	リヴォリ（右）
P62	13.9	4590	1895	1635	2730	5.4	1590	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R20	6,685,000円	オペラ（右）
D55	16.4	4590	1895	1635	2730	5.4	1670	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,203,000円	バスティーユ BLUE HDi（右）
D55	16.4	4590	1895	1635	2730	5.4	1720	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R20	6,279,000円	リヴォリ BLUE HDi（右）
D55	16.4	4590	1895	1635	2730	5.4	1720	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R20	6,885,000円	オペラBLUE Hdl（右）
P43	14.0	4590	1895	1635	2730	5.4	1940	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	235/45R20	7,320,000円	E-テンス　44　グランシック（右）
														Renault／ルノー
														トゥインゴ（2016.7.13.NEW,2021.1.1,一部価格改定）
P35	19.3	3645	1650	1545	2490	4.3	950	4	5速MT	ストラット	ド・デオン	前165/65R15後185/60R15	1,890,000円	S（右）
P35	17.4	3645	1650	1545	2490	4.3	1020	4	6速DCT	ストラット	ド・デオン	前185/50R16後205/45R16	2,200,000円	インテンス（右）
P35	17.4	3645	1650	1545	2490	4.3	1040	4	6速DCT	ストラット	ド・デオン	前185/50R16後205/45R16	2,320,000円	インテンス キャンバストップ（右）
														ルーテシア（2020.11.6.FMC）
P42	17.0	4075	1725	1470	2585	5.2	1190	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	195/55R16	2,369,000円	ゼン（右）＊受注生産モデル
P42	17.0	4075	1725	1470	2585	5.2	1200	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	205/45R17	2,569,000円	インテンス（右）
P42	17.0	4075	1725	1470	2585	5.2	1200	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	205/45R17	2,769,000円	インテンス テックパック（右）
														メガーヌ（2017.10.4.FMC,2021.1.28.R.S.MC,8.26MC）
P47	17.5	4395	1815	1485	2670	5.6	1320	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	225/40R18	3,100,000円	インテンス（右）
P47	16.6	4635	1815	1495	2710	5.8	1390	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	225/40R18	3,300,000円	スポーツツアラー インテンス（右）
P47	11.8	4410	1875	1465	2670	5.2	1480	5	6速DCT	ストラット	トーションビーム	245/35R19	4,640,000円	R.S.（右）

●トランスミッション…「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径…［ ］の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量…（D）は乾燥重量、*はEU値の車重［DIN値＋75kg］、**はEU準拠、（　）内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン　種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Peugeot／プジョー								
508(2019.3.4.FMC,2021.6.2.仕様変更および車種追加)								
GT(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500	250(25.5)/1650
GT HYBRID(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500【81(110)/2500】	250(25.5)/1650【320/200-2500】
GT BlueHDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
508 SW(2019.6.27.FMC,2021.6.2.仕様変更および車種追加)								
GT(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500	250(25.5)/1650
GT HYBRID(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500【81(110)/2500】	250(25.5)/1650【320/200-2500】
GT BlueHDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
5008(2017.9.25.NEW,2021.1.27.MC,2021.9.21.価格改定)								
GT(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500	250(25.5)/1650
GT BlueHDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
リフター(2020.11.25.NEW,2021.3.1.車種構成変更,2021.9.21.価格改定)								
アリュール(右)	FF	YH01	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300(30.6)/1750
GT(右)	FF	YH01	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300(30.6)/1750
Citroen／シトロエン								
C3(2017.7.FMC,2021.9.21.価格改定)								
フィール(右)	FF	HN01	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	81(110)/5500	205/1750
シャイン(右)	FF	HN01	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	81(110)/5500	205/1750
C3 エアクロス SUV(2019.7.16.FMC,2020.8.1.価格改定)								
フィール(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	81(110)/5500	205/1750
シャイン(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	81(110)/5500	205/1750
グランドC4スペースツアラー(2018.9.25.名称変更,2021.5.13.価格改定)								
シャイン BlueHDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	120(163)/3750	400/2000
C5 エアクロス SUV(2019.5.28.NEW,2021.6.24.車種追加,2021.9.21.価格改定)								
シャイン(右)	FF	AH01	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.2	133(180)/5500	250/1650
シャイン Blue HDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400/2000
プラグインハイブリッド(右)	FF	G06H	直4DOHCターボ+モーター	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500【81/2500】	250/1650【320/500-2500】
ベルランゴ(2020.10.1.NEW,2021.9.21.価格改定)								
フィール Blue HDi(右)	FF	DV5	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300 /1750
シャイン Blue HDi(右)	FF	DV5	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300 /1750
シャイン Blue HDi XTRパック(右)	FF	DV5	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300 /1750
DS／DS								
DS3クロスバック(2019.6.26.NEW,2021.9.8.価格改定)								
ソーシック パッケージオプション(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	96(130)/5500	230(23.5)/1750
グランシック(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	96(130)/5500	230(23.5)/1750
DS3クロスバック　E-テンス(2020.7.29.NEW)								
グランシック(右)	FF	【ZK01】	モーター	—	—	—	【100(136)/5500】	【260(26.5)/300-3674】
DS7クロスバック(2018.7.17.NEW,2021.9.8.価格改定)								
リヴォリ(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.2	165(225)/5500	300(30.6)/1900
オペラ(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.2	165(225)/5500	300(30.6)/1900
バスティーユ ブルーHDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
リヴォリ ブルーHDi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
オペラブルーHdi(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
E-テンス　4×4　グランシック(右)	4WD	5G06H	直4DOHCターボ+モーター2基	1598	77.0×85.8	10.5	147(200)/6000【前81(110)/2500後83(112)/14000】	300/3000【前320(32.6)/500-2500後166(16.9/0-4760)】
Renault／ルノー								
トゥインゴ(2016.7.13.NEW,2021.1.1,一部価格改定)								
S(右)	RR	B4D	直3DOHC	997	71.0×84.0	10.5	48 (65)/6250	95(9.7)/4000
インテンス (右)	RR	H4B	直3DOHCターボ	897	72.2×73.1	9.5	68(92)/5500	135(13.8)/2500
インテンス キャンバストップ(右)	RR	H4B	直3DOHCターボ	897	72.2×73.1	9.5	68(92)/5500	135(13.8)/2500
ルーテシア(2020.11.6.FMC)								
ゼン (右) *受注生産モデル	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.3	96(131)/ 5000	240(24.5)/ 1600
インテンス(右)	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.3	96(131)/ 5000	240(24.5)/ 1600
インテンス テックパック(右)	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.3	96(131)/ 5000	240(24.5)/ 1600
メガーヌ(2017.10.4.FMC,2021.1.28.R.S.MC,8.26MC)								
インテンス(右)	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.5	117(159)/5500	270(27.5)/1800
スポーツツアラー インテンス (右)	FF	H5H	直4DOHCターボ	1333	72.2×81.4	10.5	117(159)/5500	270(27.5)/1800
R.S.(右)	FF	M5P	直4DOHCターボ	1798	79.7×90.1	8.9	221(300)/6000	420(42.8)/3200

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Porsche／ポルシェ
														パナメーラ スポーツツーリスモ(2017.4.20.NEW,2020.10.20.車種追加)
P80	11.3	5050	1935	1430	2950	5.6	*2300	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R19	15,750,000円	4Eハイブリッド(右)
P90	7.9	5050	1935	1425	2950	[*11.9]	*2115	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R21後315/30R21	19,880,000円	GTS(右)
														マカン(2014.1.23.NEW,2021.7.20.改良)
P65	***9.9	4726	1922	1621	2807	[11.96]	*1920	5	7速DCT	5リンク	マルチリンク	前235/60R18後255/55R18	7,540,000円	マカン(右)
P65	***9.0	4726	1927	1621	2807	[11.96]	*2005	5	7速DCT	5リンク	マルチリンク	前235/60R18後255/55R18	9,770,000円	S(右)
P65	***8.8	4726	1927	1596	2807	[11.96]	*2035	5	7速DCT	5リンク	マルチリンク	前265/45R20後295/40R20	10,880,000円	GTS(右)
														カイエン(2017.12.15.FMC,2021.6.30.車種追加)
P75	8.6	4920	1985	1695	2895	[12.1]	*2115	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前255/55R19後275/50R19	10,960,000円	カイエン(右)
P75	ー	4918	1983	1696	2895	[12.1]	*2370	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前255/55R19後275/50R19	13,000,000円	E ハイブリッド(右)
P75	*10.6	4920	1985	1695	2895	[12.1]	*2095	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前255/55R19後275/50R19	14,270,000円	S(右)
P90	7.5	4929	1983	1676	2895	[12.1]	*2220	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/40R21後315/35R21	17,100,000円	GTS(右)
P90	*8.4	4925	1985	1675	2895	[12.1]	*2250	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/40R21後315/35R21	20,160,000円	ターボ(右)
P75	ー	4926	1983	1673	2895	[12.1]	*2565	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/40R21後315/35R21	24,410,000円	ターボ S Eハイブリッド(右)
														カイエン クーペ(2019.4.22.NEW,2020.6.12.車種追加)
P75	8.6	4930	1985	1675	2895	[12.1]	*2105	4(5)	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前275/45R20後305/40R20	11,990,000円	カイエン クーペ(右)
P75	ー	4930	1985	1675	2895	[12.1]	*2435	4(5)	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前275/45R20後305/40R20	13,600,000円	E ハイブリッド(右)
P75	*9.9	4930	1985	1675	2895	[12.1]	*2125	4(5)	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前275/45R20後305/40R20	15,050,000円	S(右)
P90	7.5	4939	1995	1656	2895	[12.1]	*2250	4(5)	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/40R21後315/35R21	17,720,000円	GTS(右)
P90	*8.1	4939	1989	1653	2895	[12.1]	*2275	4(5)	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/40R21後315/35R21	20,880,000円	ターボ(右)
P75	ー	4939	1989	1653	2895	[12.1]	*2610	4(5)	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/40R21後315/35R21	24,650,000円	ターボ S Eハイブリッド(右)
ー	ー	4942	1995	1636	2895	ー	*2295	5	8速AT	マルチリンク	マルチリンク	前285/35R22後315/30R22	27,250,000円	ターボGT(右)
														タイカン(2019.11.20.NEW,2021.1.28.車種追加)
ー	354-431km	4963	1966	1395	2900	[11.7]	*2125	4	後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/55R19後275/45R19	12,030,000円	タイカン(右)
ー	333-407km	4963	1966	1379	2900	[11.7]	*2215	4	前1速後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/55R19後275/45R19	14,620,000円	4S(右)
ー	450km	4963	1966	1381	2900	[11.7]	*2380	4	前1速後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R20後285/40R20	20,370,000円	ターボ
ー	412km	4963	1966	1378	2900	[11.2]	*2370	4	前1速後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/35R21後305/30R21	24,680,000円	ターボS
														タイカン クロスツーリスモ(2019.11.20.NEW,2021.1.28.車種追加)
ー	389-456km	4974	1967	1409	2904	[12.0]	*2320	4	前1速後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/55R19後275/45R19	13,410,000円	4 クロスツーリスモ(右)
ー	398-452km	4974	1967	1409	2904	[12.0]	*2320	4	前1速後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/55R19後275/45R19	15,020,000円	4S クロスツーリスモ(右)
ー	395-452km	4974	1967	1412	2904	[12.0]	*2395	4	前1速後2速	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R20後285/40R20	20,240,000円	ターボ クロスツーリスモ(右)
														Peugeot／プジョー
														208(2020.7.2.FMC,2021.価格改定,2021.9.21.価格改定)
P44	17.9	4095	1745	1465	2540	5.5	1160	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	195/55R16	2,557,000円	スタイル(右) ＊受注生産モデル
P44	17.9	4095	1745	1465	2540	5.5	1160	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	195/55R16	2,690,000円	アリュール(右)
P44	17.9	4095	1745	1465	2540	5.5	1160	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/45R17	3,059,000円	GT(右)
														e-208(2020.7.2.NEW,2021.9.21.価格改定)
50kWh	*403km	4095	1745	1465	2540	5.4	1490	5	1速	ストラット	トーションビーム	195/55R16	3,989,000円	アリュール(右)
50kWh	*403km	4095	1745	1465	2540	5.4	1500	5	1速	ストラット	トーションビーム	205/45R17	4,358,000円	GT(右)
														2008(2020.9.16.FMC,2021.9.21価格改定)
P44	17.1	4305	1770	1550	2610	5.4	1270	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	215/60R17	3,068,000円	アリュール(右)
P44	17.1	4305	1770	1550	2610	5.4	1270	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	215/60R17	3,465,000円	GT(右)
														e-2008(2020.9.16.NEW,2021.9.21.価格改定)
50kWh	*385km	4305	1770	1550	2610	5.4	1580	5	1速	ストラット	トーションビーム	215/60R17	4,380,000円	アリュール(右)
50kWh	*385km	4305	1770	1550	2610	5.4	1600	5	1速	ストラット	トーションビーム	215/55R18	4,776,000円	GT(右)
														308(2014.9.29.FMC,2020.10.14.一部改良)
P52	15.9	4275	1805	1470	2620	5.2	1270	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R16	2,967,000円	アリュール(右)
D52	20.6	4275	1805	1470	2620	5.2	1330	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R16	3,180,000円	アリュール BlueHDI(右)
														308 SW(2014.9.29.FMC,2020.10.14.一部改良)
P52	15.9	4600	1805	1475	2730	5.4	1320	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R16	3,220,000円	アリュール(右)
D52	20.6	4600	1805	1475	2730	5.4	1380	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	205/55R16	3,433,000円	アリュール BlueHDI(右)
														3008(2017.3.13.FMC,2021.1.27.MC,2021.9.21.価格改定)
P52	15.6	4450	1840	1630	2675	5.6	1480	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	4,028,000円	アリュール(右)
P52	15.6	4450	1840	1630	2675	5.6	1490	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	4,449,000円	GT(右)
D52	16.6	4450	1840	1630	2675	5.6	1610	5	8速AT	ストラット	トーションビーム	225/55R18	4,798,000円	GT BlueHDI(右)
P43	15.3	4450	1840	1630	2675	5.6	1850	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/55R18	5,950,000円	GT HYBRID4(右)

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Porsche/ポルシェ								
パナメーラ スポーツツーリスモ(2017.4.20.NEW,2020.10.20.車種追加)								
4Eハイブリッド(右)	4WD	DGP-EAP	V6DOHCツインターボ+モーター	2894	84.5×86.0	10.5	243(330)/5400-6400【100(136)】	450(45.9)/1800-5000【400】
GTS(右)	4WD	CVD	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	353(480)/6500	620(63.2)/1800-4000
マカン(2014.1.23.NEW,2021.7.20.改良)								
マカン(右)	4WD	DKN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	195(265)/5000-6500	400(40.8)/1800-4500
S(右)	4WD	DGR	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	280(380)/5200-6700	520(53.0)/1850-5000
GTS(右)	4WD	DGR	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	324(440)/5700-6600	550(56.1)/1900-5600
カイエン(2017.12.15.FMC,2021.6.30.車種追加)								
カイエン(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ	2995	84.5×89.0	11.2	250(340)/5300-6400	450(45.9)/1340-5300
E ハイブリッド(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ+モーター	2995	84.5×89.0	11.2	250(340)/5300-6400【100(136)】	450(45.9)/1340-5300【400】
S(右)	4WD	DCA	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	324(440)/5700-6600	550(56.1)/1800-5500
GTS(右)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	338(460)/6000-6500	620(63.2)/1800-4500
ターボ(右)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	404(550)/5750-6000	770(78.6)/2000-4500
ターボ S Eハイブリッド(右)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ+モーター	3996	86.0×86.0	10.1	404(550)/5750-6000【100(136)】	770/2100-4500【400】
カイエン クーペ(2019.4.22.NEW,2020.6.12.車種追加)								
カイエン クーペ(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ	2995	84.5×89.0	11.2	250(340)/5300-6400	450(45.9)/1340-5300
E ハイブリッド(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ+モーター	2995	84.5×89.0	11.2	250(340)/5300-6400【100(136)】	450(45.9)/1340-5300【400】
S(右)	4WD	DCA	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	324(440)/5700-6700	550(56.1)/1800-5500
GTS(右)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	338(460)/6000-6500	620(63.2)/1800-4500
ターボ(右)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	404(550)/5750-6000	770(78.6)/2000-4500
ターボ S Eハイブリッド(右)	4WD	DCU	V8DOHCツインターボ+モーター	3996	86.0×86.0	10.1	404(550)/5750-6000【100(136)】	770(78.6)/2100-4500【400】
ターボGT(右)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	9.7	471(640)/6000	850(86.6)/2300-4500
タイカン(2019.11.20.NEW,2021.1.28.車種追加)								
タイカン(右)	4WD	—	モーター×1基(後)	—	—	—	【240(326)[300(408)ローンチコントロール時]】	【345(35.2)[ローンチコントロール時]】
4S(右)	4WD	—	モーター×2基(前/後)	—	—	—	【320(435)[390(530)ローンチコントロール時]】	【640(65.3)[ローンチコントロール時]】
ターボ	4WD	—	モーター×2基(前/後)	—	—	—	【460(625)[500(680)ローンチコントロール時]】	【850(86.7)[ローンチコントロール時]】
ターボS	4WD	—	モーター×2基(前/後)	—	—	—	【460(625)[560(761)ローンチコントロール時]】	【1050(107.1)[ローンチコントロール時]】
タイカン クロスツーリスモ(2019.11.20.NEW,2021.1.28.車種追加)								
4 クロスツーリスモ(右)	4WD	【EBF】	モーター×2基(前/後)	—	—	—	【280(380)[350(476)ローンチコントロール時]】	【500(51.0)[ローンチコントロール時]】
4S クロスツーリスモ(右)	4WD	【EBF】	モーター×2基(前/後)	—	—	—	【360(490)[420(571)ローンチコントロール時]】	【650(66.3)[ローンチコントロール時]】
ターボ クロスツーリスモ(右)	4WD	【EBE】	モーター×2基(前/後)	—	—	—	【460(625)[500(680)ローンチコントロール時]】	【850(86.7)[ローンチコントロール時]】
Peugeot/プジョー								
208(2020.7.2.FMC,2021.価格改定,2021.9.21.価格改定)								
スタイル(右) *受注生産モデル	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	74(100)/5500	205/1750
アリュール(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	74(100)/5500	205/1750
GT(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	74(100)/5500	205/1750
e-208(2020.7.2.NEW,2021.9.21.価格改定)								
アリュール(右)	FF	【ZK01】	モーター	—	—	—	【100(136)/5500】	【260/300-3674】
GT(右)	FF	【ZK01】	モーター	—	—	—	【100(136)/5500】	【260/300-3674】
2008(2020.9.16.FMC,2021.9.21価格改定)								
アリュール(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	96(130)/5500	230/1750
GT(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	96(130)/5500	230/1750
e-2008(2020.9.16.NEW,2021.9.21.価格改定)								
アリュール(右)	FF	【ZK01】	モーター	—	—	—	【100(136)/5500】	【260/300-3674】
GT(右)	FF	【ZK01】	モーター	—	—	—	【100(136)/5500】	【260/300-3674】
308(2014.9.29.FMC,2020.10.14.一部改良)								
アリュール(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	96(130)/5500	230/1750
アリュール BlueHDI(右)	FF	YH01	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300/1750
308 SW(2014.9.29.FMC,2020.10.14.一部改良)								
アリュール(右)	FF	HN05	直3DOHCターボ	1199	75.0×90.5	10.5	96(130)/5500	230/1750
アリュール BlueHDI(右)	FF	YH01	直4DOHCディーゼルターボ	1498	75.0×84.8	16.4	96(130)/3750	300/1750
3008(2017.3.13.FMC,2021.1.27.MC,2021.9.21.価格改定)								
アリュール(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500	250(25.5)/1650
GT(右)	FF	5G06	直4DOHCターボ	1598	77.0×85.8	10.5	133(180)/5500	250(25.5)/1650
GT BlueHDI(右)	FF	AH01	直4DOHCディーゼルターボ	1997	85.0×88.0	16.7	130(177)/3750	400(40.8)/2000
GT HYBRID4(右)	4WD	5G06H	直4DOHC+モーター	1598	77.0×85.8	10.5	140(200)/6000+【前81(110)/2500後83(112)/14000】	300/3000+【前320/500-2500後166/0-4760】

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)
														Porsche／ポルシェ
														718ケイマン(2016.4.25.NEW,2020.6.24.車種追加)
P54	ー	4379	1801	1264	2475	[10.98]	1425	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	8,420,000円	T(右)
P54	**12.3	4379	1801	1264	2475	[10.98]	1455	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	8,972,000円	T(右)
P64	*12.3	4385	1800	1295	2475	5.2	1430	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/40R19後265/40R19	9,280,000円	S(右)
P64	10.8	4385	1800	1295	2475	5.2	1460	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/40R19後265/40R19	9,760,000円	S(右)
P64	**9.2	4405	1800	1285	2475	[10.98]	1480	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	11,130,000円	GTS 4.0(右)
P64	**10.4	4405	1800	1285	2475	[10.98]	1510	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	11,682,000円	GTS 4.0(右)
P64	**9.1	4455	1825	1270	2485	[11.4]	1495	2	6速MT	ストラット	ストラット	前245/35R20後295/30R20	13,100,000円	GT4(右)
P64	**9.8	4455	1825	1270	2485	[11.4]	1525	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前245/35R20後295/30R20	13,580,000円	GT4(右)
														718ボクスター(2016.1.27.NEW,2020.6.24.車種追加)
P54	**11.4	4385	1800	1280	2475	5.2	1410	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/45R18後265/45R18	7,680,000円	ボクスター(右)
P54	14.1	4385	1800	1280	2475	5.2	1440	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/45R18後265/45R18	8,160,000円	ボクスター(右)
P54	ー	4379	1801	1264	2475	[10.98]	1425	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	8,810,000円	T(右)
P54	**12.3	4379	1801	1264	2475	[10.98]	1455	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	9,362,000円	T(右)
P64	*12.3	4385	1800	1280	2475	5.2	1430	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/40R19後265/40R19	9,670,000円	S(右)
P64	10.8	4385	1800	1280	2475	5.2	1460	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/40R19後265/40R19	10,150,000円	S(右)
P64	**9.2	4390	1800	1270	2475	[10.98]	1480	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	11,520,000円	GTS 4.0
P64	**10.4	4390	1800	1270	2475	[10.98]	1510	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/35R20後265/35R20	12,072,000円	GTS 4.0
														718スパイダー(2019.7.19.NEW,2020.9.8.車種追加)
P64	**9.1	4430	1825	1260	2485	[*11.4]	1495	2	6速MT	ストラット	ストラット	前245/35R20後295/30R20	12,890,000円	スパイダー(右)
P64	**9.8	4430	1825	1260	2485	[*11.4]	1525	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前245/35R20後295/30R20	13,370,000円	スパイダー(右)
														911(2019.2.12.FMC,2020.7.16.車種追加)
P64	9.0	4520	1852	1298	2450	[11.2]	1530	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前235/40R19後295/35R20	14,290,000円	カレラ(右)
P64	9.0	4520	1852	1297	2450	[11.2]	1580	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前235/40R19後295/35R20	16,540,000円	カレラ カブリオレ(右)
P64	8.7	4520	1852	1298	2450	[11.2]	1580	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前235/40R19後295/35R20	15,350,000円	カレラ4(右)
P64	10.9	4520	1852	1297	2450	[11.2]	1630	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前235/40R19後295/35R20	17,600,000円	カレラ4 カブリオレ(右)
P64	9.7	4520	1852	1300	2450	[11.2]	1540	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	17,600,000円	カレラS(右)
P64	9.6	4520	1852	1299	2450	[11.2]	1590	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	19,850,000円	カレラS カブリオレ(右)
P67	9.0	4520	1852	1300	2450	[11.2]	1590	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	18,660,000円	カレラ4S(右)
P67	9.0	4520	1852	1299	2450	[11.2]	1640	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	20,910,000円	カレラ4S カブリオレ(右)
P67	8.9	4520	1852	1297	2450	[11.2]	1740	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前235/40R19後295/35R20	17,600,000円	タルガ4(右)
P67	8.9	4520	1852	1299	2450	[11.2]	1750	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	20,910,000円	タルガ4S(右)
P64	***9.3	4520	1850	1300	2450	[11.2]	*1620	4	6速MT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	18,680,000円	カレラGTS(右/左)
P64	***9.3	4520	1850	1300	2450	[11.2]	*1620	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	18,680,000円	カレラGTS(右/左)
P64	***9.1	4533	1852	2024	2450	[11.2]	*1690	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	20,930,000円	カレラGTSカブリオレ(右/左)
P67	***9.2	4520	1850	1300	2450	[11.2]	*1670	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	19,740,000円	カレラ4 GTS(右/左・4WD)
P67	***9.0	4535	1900	1300	2450	[11.2]	*1740	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	21,990,000円	カレラ4 GTSカブリオレ(右/左・4WD)
P67	***9.0	4520	1850	1300	2450	[11.2]	*1760	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前245/35R20後305/30R21	21,990,000円	タルガ4 GTS(右/左・4WD)
P67	8.0	4535	1900	1303	2450	[10.9]	1715	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	25,000,000円	ターボ(右)
P67	**8.8	4535	1900	1302	2450	[10.9]	1785	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	29,470,000円	ターボ カブリオレ(右)
P67	7.8	4535	1900	1303	2450	[10.9]	1715	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	27,880,000円	ターボS(右)
P67	**8.8	4535	1900	1301	2450	[10.9]	1785	4	8速DCT	ストラット	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	32,350,000円	ターボS カブリオレ(右)
P64	**7.5	4573	1852	1279	2457	[10.4]	*1493	2	6速MT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	22,960,000円	GT3(右/左)
P64	**8.0	4573	1852	1279	2457	[10.4]	*1510	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	22,960,000円	GT3(右/左)
P64	***7.7	4573	1852	1279	2457	[10.4]	*1493	2	6速MT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	22,960,000円	GT3 ツーリングパッケージ(右/左)
P64	***7.7	4573	1852	1279	2457	[10.4]	*1510	2	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前255/35R20後315/30R21	22,960,000円	GT3 ツーリングパッケージ(右/左)
														パナメーラ(2016.6.29.FMC,2020.10.20.車種追加)
P75	9.6	5050	1935	1425	2950	5.6	*1935	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R19	12,490,000円	パナメーラ(右)
P75	9.7	5050	1935	1425	2950	5.6	*1975	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R19	12,990,000円	4(右)
P75	9.7	5200	1935	1430	3100	[*12.4]	*2080	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R19	14,190,000円	4エグゼクティブ(右)
P80	—	5050	1935	1425	2950	5.6	*2285	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R19	15,280,000円	4Eハイブリッド(右)
P80	ー	5050	1935	1425	2950	[*11.9]	*2300	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/40R20後315/35R20	18,770,000円	4S Eハイブリッド(右)
P90	8.2	5050	1935	1425	2950	[*11.9]	*2095	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/40R20後315/35R20	19,490,000円	GTS(右)
P90	7.9	5050	1935	1425	2950	[*11.4]	*2155	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/40R20後315/35R20	28,820,000円	ターボS(右)
P80	—	5050	1935	1430	2950	[*11.4]	*2360	4(5)	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R21後325/30R21	29,730,000円	ターボS Eハイブリッド(右)
														パナメーラ スポーツツーリスモ(2017.4.20.NEW,2020.10.20.車種追加)
P75	9.6	5050	1935	1430	2950	5.6	*2005	5	8速DCT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前265/45R19後295/40R19	13,460,000円	4(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Porsche/ポルシェ								
718ケイマン(2016.4.25.NEW,2020.6.24.車種追加)								
T(右)	MR	DNY	対4DOHCターボ	1988	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/2050-4500
T(右)	MR	DNY	対4DOHCターボ	1988	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/2050-4500
S(右)	MR	DDN	対4DOHCターボ	2497	102.0×76.4	9.5	257(350)/6500	420(42.8)/1900-4500
S(右)	MR	DNZ	対4DOHCターボ	2497	102.0×76.4	9.5	257(350)/6500	420(42.8)/1900-4500
GTS 4.0(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	294(400)/7000	420(42.8)/5000-6500
GTS 4.0(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	294(400)/7000	430(43.8)/5000
GT4(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	309(420)/7600	420(42.8)/5000-6800
GT4(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	309(420)/7600	430(43.8)/5000
718ボクスター(2016.1.27.NEW,2020.6.24.車種追加)								
ボクスター(右)	MR	DNY	対4DOHCターボ	1987	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/2050-4500
ボクスター(右)	MR	DNY	対4DOHCターボ	1987	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/2050-4500
T(右)	MR	—	対4DOHCターボ	1988	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/2050-4500
T(右)	MR	—	対4DOHCターボ	1988	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/2050-4500
S(右)	MR	DDN	対4DOHCターボ	2497	102.0×76.4	9.5	257(350)/6500	420(42.8)/1900-4500
S(右)	MR	DNZ	対4DOHCターボ	2497	102.0×76.4	9.5	257(350)/6500	420(42.8)/1900-4500
GTS 4.0(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	294(400)/7000	420(42.8)/5000-6500
GTS 4.0(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	294(400)/7000	430(43.8)/5000
718スパイダー(2019.7.19.NEW,2020.9.8.車種追加)								
スパイダー(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	309(420)/7600	420(42.8)/5000-6800
スパイダー(右)	MR	DKD	対6DOHC	3995	102.0×81.5	13.0	309(420)/7600	430(43.8)/5000
911(2019.2.12.FMC,2020.7.16.車種追加)								
カレラ(右)	RR	DKC	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	283(385)/6500	450(45.9)/1950-5000
カレラ カブリオレ(右)	RR	DKC	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	283(385)/6500	450(45.9)/1950-5000
カレラ4(右)	4WD	DKC	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	283(385)/6500	450(45.9)/1950-5000
カレラ4 カブリオレ(右)	4WD	DKC	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	283(385)/6500	450(45.9)/1950-5000
カレラS(右)	RR	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	331(450)/6500	530(54.0)/2300-5000
カレラS カブリオレ(右)	RR	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	331(450)/6500	530(54.0)/2300-5000
カレラ4S(右)	4WD	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	331(450)/6500	530(54.0)/2300-5000
カレラ4S カブリオレ(右)	4WD	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	331(450)/6500	530(54.0)/2300-5000
タルガ4(右)	4WD	DKC	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	283(385)/6500	450(45.9)/1950-5000
タルガ4S(右)	4WD	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	331(450)/6500	530(54.0)/2300-5000
カレラGTS(右/左)	RR	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	353(480)/6500	570(58.1)/2300-5000
カレラGTS(右/左)	RR	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	353(480)/6500	570(58.1)/2300-5000
カレラGTSカブリオレ(右/左)	RR	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	353(480)/6500	570(58.1)/2300-5000
カレラ4 GTS(右/左)	4WD	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	353(480)/6500	570(58.1)/2300-5000
カレラ4 GTSカブリオレ(右/左)	4WD	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	353(480)/6500	570(58.1)/2300-5000
タルガ4 GTS(右/左)	4WD	DKK	対6DOHCツインターボ	2981	91.0×76.4	10.2	353(480)/6500	570(58.1)/2300-5000
ターボ(右)	4WD	DKE	対6DOHCツインターボ	3745	102.0×76.4	8.7	427(580)/6500	750(76.5)/2250-4500
ターボ カブリオレ(右)	4WD	DKE	対6DOHCツインターボ	3745	102.0×76.4	8.7	427(580)/6500	750(76.5)/2250-4500
ターボS(右)	4WD	DKH	対6DOHCツインターボ	3745	102.0×76.4	8.7	478(650)/6750	800(81.6)/2500-4000
ターボS カブリオレ(右)	4WD	DKH	対6DOHCツインターボ	3745	102.0×76.4	8.7	478(650)/6750	800(81.6)/2500-4000
GT3(右/左)	RR	—	対6DOHC	3996	102.0×81.5	13.3	375(510)/8400	470(47.9)/6100
GT3(右/左)	RR	—	対6DOHC	3996	102.0×81.5	13.3	375(510)/8400	470(47.9)/6100
GT3 ツーリングパッケージ(右/左)	RR	—	対6DOHC	3996	102.0×81.5	13.3	375(510)/8400	470(47.9)/6100
GT3 ツーリングパッケージ(右/左)	RR	—	対6DOHC	3996	102.0×81.5	13.3	375(510)/8400	470(47.9)/6100
パナメーラ(2016.6.29.FMC,2020.10.20.車種追加)								
パナメーラ(右)	FR	CSZ	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	243(330)/5400-6400	450(45.9)/1800-5000
4(右)	4WD	CSZ	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	243(330)/5400-6400	450(45.9)/1800-5000
4エグゼクティブ(右)	4WD	CSZ	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	243(330)/5400-6400	450(45.9)/1800-5000
4Eハイブリッド(右)	4WD	—	V6DOHCツインターボ+モーター	2894	84.5×86.0	10.5	243(330)/5400-6400【100(136)】	450(45.9)/1800-5000【400】
4S Eハイブリッド(右)	4WD	—	V6DOHCツインターボ+モーター	2894	84.5×86.0	10.5	324(440)/5650-6600【100(136)】	550(56.1)/2000-5500【400】
GTS(右)	4WD	CVD	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	353 (480)/6500	620(63.2)/1800-4000
ターボS(右)	4WD	DTC	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	9.7	463(630)/6000	820(83.6)/2300-4500
ターボS Eハイブリッド(右)	4WD	CVD-EAP	V8DOHCツインターボ+モーター	3996	86.0×86.0	10.1	420(571)/5750-6000【100(136)】	770(78.5)/2100-4500【400】
パナメーラ スポーツツーリスモ(2017.4.20.NEW,2020.10.20.車種追加)								
4(右)	4WD	CSZ	V6DOHCツインターボ	2894	84.5×86.0	10.5	243(330)/5400-6400	450(45.9)/1800-5000

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Volkswagen／フォルクスワーゲン
														ゴルフ ヴァリアント(2021.7.28.FMC,2021.10.1.価格改定)
P47	18.0	4640	1790	1485	2670	5.1	1360	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R16	3,313,000円	eTSI アクティブ(右)
P51	17.0	4640	1790	1485	2670	5.1	1430	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R17	3,903,000円	eTSI スタイル(右)
P51	17.0	4640	1790	1485	2670	5.1	1430	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R17	3,953,000円	eTSI Rライン (右)
														ゴルフトゥーラン(2016.1.12.FMC,2021.4.16.仕様変更,2021.10.1.価格改定)
P60	14.7	4535	1830	1670	2785	5.5	1540	7	7速DCT	ストラット	4リンク	205/60R16	3,267,000円	TSI トレンドライン (右)
P60	14.7	4535	1830	1670	2785	5.5	1540	7	7速DCT	ストラット	4リンク	205/60R16	3,760,000円	TSI コンフォートライン(右)
P60	14.7	4535	1830	1670	2785	5.5	1540	7	7速DCT	ストラット	4リンク	215/55R17	4,389,000円	TSI ハイライン(右)
P60	14.7	4540	1830	1670	2785	5.5	1540	7	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R18	4,429,000円	TSI Rライン(右)
D60	16.3	4535	1830	1670	2785	5.5	1670	7	7速DCT	ストラット	4リンク	205/60R16	4,227,000円	TDI コンフォートライン(右)
D60	16.3	4535	1830	1670	2785	5.5	1670	7	7速DCT	ストラット	4リンク	215/55R17	4,591,000円	TDI ハイライン(右)
														シャラン(2015.9.15.FMC,2021.4.16.一部装備変更,2021.10.1.価格改定)
P73	12.2	4855	1910	1750	2920	5.8	1800	7	6速DCT	ストラット	4リンク	215/60R16	4,325,000円	TSI コンフォートライン(右)
P73	12.2	4855	1910	1750	2920	5.8	1800	7	6速DCT	ストラット	4リンク	225/50R17	5,071,000円	TSI ハイライン(右)
D73	14.0	4855	1910	1750	2920	5.8	1900	7	6速DCT	ストラット	4リンク	225/50R17	5,384,000円	TDI ハイライン(右)
														パサート(2015.7.16.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)
P66	15.1	4790	1830	1470	2790	5.4	1450	5	7速DCT	ストラット	4リンク	215/55R17	4,364,000円	TSI エレガンス(右)
P66	15.1	4790	1830	1470	2790	5.4	1450	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/45R18	5,073,000円	TSI エレガンス アドバンス(右)
D66	16.4	4790	1830	1470	2790	5.4	1560	5	7速DCT	ストラット	4リンク	215/55R17	4,719,000円	TDI エレガンス(右)
D66	16.4	4790	1830	1470	2790	5.4	1560	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/45R18	5,428,000円	TDI エレガンス アドバンス(右)
														パサートヴァリアント(2015.7.16.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)
P66	15.0	4785	1830	1510	2790	5.4	1500	5	7速DCT	ストラット	4リンク	215/55R17	4,566,000円	TSI エレガンス(右)
P66	15.0	4785	1830	1510	2790	5.4	1500	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/45R18	5,277,000円	TSI エレガンス アドバンス(右)
D66	16.4	4785	1830	1510	2790	5.4	1610	5	7速DCT	ストラット	4リンク	215/55R17	4,921,000円	TDI エレガンス(右)
D66	16.4	4785	1830	1510	2790	5.4	1610	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/45R18	5,632,000円	TDI エレガンス アドバンス(右)
D66	16.4	4785	1830	1510	2790	5.4	1610	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/40R19	5,940,000円	TDI Rライン(右)
														パサート オールトラック(2018.10.31.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)
D66	15.0	4785	1855	1535	2790	5.4	1740	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/55R17	5,611,000円	TDI 4MOTION(右)
D66	15.0	4785	1855	1535	2790	5.4	1740	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/45R18	6,139,000円	TDI 4MOTION アドバンス(右)
														アルテオン(2017.10.17.NEW,2021.7.13.MC,2021.10.1.価格改定)
P66	11.8	4870	1875	1445	2835	5.5	1700	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/40R19	5,764,000円	TSI 4MOTION Rライン(右)
P66	11.8	4870	1875	1445	2835	5.5	1700	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/35R20	6,340,000円	TSI 4MOTION Rライン アドバンス(右)
P66	11.8	4870	1875	1445	2835	5.5	1700	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/35R20	6,340,000円	TSI 4MOTION エレガンス(右)
														アルテオン シューティングブレーク(2021.7.13.NEW,2021.10.1.価格改定)
P66	11.5	4870	1875	1445	2835	5.5	1720	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/40R19	5,969,000円	TSI 4MOTION Rライン(右)
P66	11.5	4870	1875	1445	2835	5.5	1720	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/35R20	6,545,000円	TSI 4MOTION Rライン アドバンス(右)
P66	11.5	4870	1875	1445	2835	5.5	1720	5	7速DCT	ストラット	4リンク	245/35R20	6,545,000円	TSI 4MOTION エレガンス(右)
														Tクロス(2019.11.27.NEW,2021.5.13.車種追加,2021.9.2.仕様変更)
P40	16.9	4115	1760	1580	2550	5.1	1270	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/60R16	2,867,000円	TSI アクティブ(右)
P40	16.9	4115	1760	1580	2550	5.1	1270	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R17	3,126,000円	TSI スタイル(右)
P40	16.9	4125	1785	1580	2550	5.1	1270	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/45R18	3,503,000円	TSI Rライン(右)
														Tロック(2020.7.15.NEW,2021.5.13.車種追加)
P50	15.7	4240	1825	1590	2590	5	1320	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/60R16	3,550,000円	TSI スタイル (右)
P50	15.7	4240	1825	1590	2590	5	1320	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/55R17	3,760,000円	TSI スタイル デザインパッケージ(右)
P50	18.6	4240	1825	1590	2590	5	1430	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/60R16	3,750,000円	TDI スタイル(右)
P50	18.6	4240	1825	1590	2590	5	1430	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/55R17	4,103,000円	TDI スタイル デザインパッケージ(右)
P50	18.6	4240	1825	1590	2590	5	1430	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/50R18	4,259,000円	TDI スポーツ(右)
P50	18.6	4250	1825	1590	2590	5	1430	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	225/40R19	4,599,000円	TDI Rライン(右)
														ティグアン(2017.1.17.FMC,2021.5.12.MC,2021.10.1.価格改定)
P60	14.3	4515	1840	1675	2675	5.4	1540	5	7速DCT	ストラット	4リンク	215/65R17	4,139,000円	TSI アクティブ (右)
P60	14.3	4515	1840	1675	2675	5.4	1540	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/55R18	4,911,000円	TSI エレガンス (右)
P60	14.3	4515	1860	1675	2675	5.4	1540	5	7速DCT	ストラット	4リンク	255/45R19	5,114,000円	TSI Rライン(右)
P61	10.8	4520	1860	1675	2675	5.4	1750	5	7速DCT	ストラット	4リンク	255/35R21	6,951,000円	R(右)
														Porsche／ポルシェ
														718ケイマン(2016.4.25.NEW,2020.6.24.車種追加)
P54	**11.4	4385	1800	1295	2475	5.2	1410	2	6速MT	ストラット	ストラット	前235/45R18後265/45R18	7,290,000円	ケイマン(右)
P54	11.2	4385	1800	1295	2475	5.2	1440	2	7速DCT	ストラット	ストラット	前235/45R18後265/45R18	7,770,000円	ケイマン(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン　種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Volkswagen／フォルクスワーゲン								
ゴルフ ヴァリアント(2021.7.28.FMC,2021.10.1.価格改定)								
eTSI アクティブ(右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500【9.4(13)】	200(20.4)/2000-3000【62(6.3)】
eTSI スタイル(右)	FF	DFY	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(1500)/5000-6000【9.4(13)】	250(25.5)/1500-3500【62(6.3)】
eTSI Rライン (右)	FF	DFY	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(1500)/5000-6000【9.4(13)】	250(25.5)/1500-3500【62(6.3)】
ゴルフトゥーラン(2016.1.12.FMC,2021.4.16.仕様変更,2021.10.1.価格改定)								
TSI トレンドライン (右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI コンフォートライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI ハイライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI Rライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TDI コンフォートライン(右)	FF	DFG	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
TDI ハイライン(右)	FF	DFG	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
シャラン(2015.9.15.FMC,2021.4.16.一部装備変更,2021.10.1.価格改定)								
TSI コンフォートライン(右)	FF	DJK	直4DOHCターボ	1394	74.5×80.0	10.0	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI ハイライン(右)	FF	DJK	直4DOHCターボ	1394	74.5×80.0	10.0	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TDI ハイライン(右)	FF	DLU	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.8	130(177)/3500-4000	380(38.8.)/1750-3250
パサート(2015.7.16.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)								
TSI エレガンス(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI エレガンス アドバンス(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TDI エレガンス(右)	FF	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
TDI エレガンス アドバンス(右)	FF	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
パサートヴァリアント(2015.7.16.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)								
TSI エレガンス(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI エレガンス アドバンス(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TDI エレガンス(右)	FF	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
TDI エレガンス アドバンス(右)	FF	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
TDI Rライン(右)	FF	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
パサート オールトラック(2018.10.31.FMC,2021.4.6.MC,2021.10.1.価格改定)								
TDI 4MOTION(右)	4WD	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
TDI 4MOTION アドバンス(右)	4WD	DFH	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3500-4000	400(40.8)/1900-3300
アルテオン(2017.10.17.NEW,2021.7.13.MC,2021.10.1.価格改定)								
TSI 4MOTION Rライン(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	200(272)/5500-6500	350(35.7)/2000-5400
TSI 4MOTION Rライン アドバンス(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	200(272)/5500-6500	350(35.7)/2000-5400
TSI 4MOTION エレガンス(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	200(272)/5500-6500	350(35.7)/2000-5400
アルテオン シューティングブレーク(2021.7.13.NEW,2021.10.1.価格改定)								
TSI 4MOTION Rライン(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	200(272)/5500-6500	350(35.7)/2000-5400
TSI 4MOTION Rライン アドバンス(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	200(272)/5500-6500	350(35.7)/2000-5400
TSI 4MOTION エレガンス(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	200(272)/5500-6500	350(35.7)/2000-5400
Tクロス(2019.11.27.NEW,2021.5.13.車種追加,2021.9.2.仕様変更)								
TSI アクティブ(右)	FF	DKR	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.5	85(116)/5000-5500	200(20.4)/2000-3500
TSI スタイル(右)	FF	DKR	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.5	85(116)/5000-5500	200(20.4)/2000-3500
TSI Rライン(右)	FF	DKR	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.5	85(116)/5000-5500	200(20.4)/2000-3500
Tロック(2020.7.15.NEW,2021.5.13.車種追加)								
TSI スタイル (右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI スタイル デザインパッケージ(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TDI スタイル(右)	FF	DFF	直4DOHCターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
TDI スタイル デザインパッケージ(右)	FF	DFF	直4DOHCターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
TDI スポーツ(右)	FF	DFF	直4DOHCターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
TDI Rライン(右)	FF	DFF	直4DOHCターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
ティグアン(2017.1.17.FMC,2021.5.12.MC,2021.10.1.価格改定)								
TSI アクティブ (右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI エレガンス (右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
TSI Rライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
R(右)	4WD	DNF	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.3	235(320)/5350-6500	420(42.8)/2100-5350
Porsche／ポルシェ								
718ケイマン(2016.4.25.NEW,2020.6.24.車種追加)								
ケイマン(右)	MR	DNY	対4DOHCターボ	1987	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/1950-4500
ケイマン(右)	MR	DNY	対4DOHCターボ	1987	91.0×76.4	9.5	220(300)/6500	380(38.8)/1950-4500

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Mercedes-Benz／メルセデスベンツ
														GLC(2016.2.9.NEW,2021.1.7.車種追加)
P66	10.9	4670	1890	1645	2875	5.6	1830	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	235/55R19	7,960,000円	GLC300 4マティック(右)
P50	12.3	4670	1890	1645	2875	5.6	2070	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	235/55R19	8,990,000円	GLC350e 4マティック(右)
P66	9.6	4670	1930	1625	2875	5.9	1900	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/45R20後285/40R20	9,730,000円	メルセデスAMG GLC 43 4マティック(右)
P66	**9.4	4675	1930	1625	2875	5.9	2080	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前265/40R21後295/35R21	15,260,000円	メルセデスAMG GLC 63 S 4マティック+(右)
														GLC クーペ(2017.2.22.NEW,2021.1.1.価格改定)
D66	15.1	4740	1890	1605	2875	5.6	1870	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	235/60R18	7,400,000円	GLC220d 4マティック(右)
P66	10.9	4740	1890	1600	2875	5.6	1840	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	235/55R19	8,280,000円	GLC300 4マティック(右)
P50	12.4	4740	1890	1600	2875	5.6	2080	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	235/55R19	9,320,000円	GLC350e 4マティック(右)
P66	9.6	4740	1930	1590	2875	5.9	1900	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/45R20後285/40R20	10,060,000円	メルセデスAMG GLC 43 4マティック(右)
P66	**9.4	4745	1930	1585	2875	5.9	2060	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前265/40R21後295/35R21	15,590,000円	メルセデスAMG GLC 63 S 4マティック+(右)
														GLE(2019.6.19.FMC,2021.5.19.一部価格改定)
D85	12.5	4930	1950	1770	2995	5.6	2290	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	255/50R19	9,640,000円	GLE300d 4マティック(右)
D85	11.9	4940	2020	1780	2995	5.6	2390	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/50R20	11,410,000円	GLE400d 4マティック スポーツ(右)
P85	10.3	4940	2020	1780	2995	5.6	2370	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/50R20	11,860,000円	GLE450 4マティック スポーツ(右) *ISG搭載モデル
P85	9.7	4950	2020	1780	2995	5.8	2430	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R21後315/40R21	13,470,000円	メルセデスAMG GLE 53 4マティック+(右／左) *ISG搭載モデル
P85	8.6	4955	2020	1785	2995	—	2520	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/40R22後325/35R22	19,580,000円	メルセデスAMG GLE 63 S 4マティック+(右／左) *ISG搭載モデル
														GLE クーペ(2019.6.19.FMC,2021.5.19.一部価格改定)
D85	11.7	4955	2020	1715	2935	5.5	2350	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R21後315/40R21	12,020,000円	GLE400d 4マティック スポーツ(右)
P85	9.8	4960	2020	1715	2935	5.7	2360	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R21後315/40R21	14,370,000円	メルセデスAMG GLE 53 4マティック+(右／左) *ISG搭載モデル
P85	8.6	4960	2020	1715	2935	—	2480	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/40R22後325/35R22	19,980,000円	メルセデスAMG GLE 63 S 4マティック+(左) *ISG搭載モデル
														GLS(2020.3.23.FMC,,2021.5.19.一部価格改定)
D90	10.9	5210	1955	1825	3135	5.8	2540	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/50R20	12,770,000円	400d 4マティック(右)
P90	8.3	5220	2030	1825	3135	5.8	2660	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R21後315/40R21	16,930,000円	580 4マティックスポーツ(左) *ISG搭載モデル
P90	8.4	5245	2030	1840	3135	—	2680	7	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/40R22後325/40R22	21,830,000円	メルセデスAMG GLS 63 4マティック+(左) *ISG搭載モデル
														メルセデスマイバッハ GLS(2021.7.1.FMC)
P90	—	5205	2030	1838	3135	—	2785	4	9速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/45R22後325/40R22	27,290,000円	600 4マティック(左)
														Gクラス(1994.12.1.NEW,2021.5.19.車種追加)
D100	9.9	4660	1930	1975	2890	6.3	2460	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	リジット	265/60R18	12,510,000円	G350d(右)
D100	—	4660	1930	1975	2890	6.3		5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	リジット		12,890,000円	G400d(右/左)
P100	7.2	4660	1930	1975	2890	6.3	2450	5	9速AT	ダブルウイッシュボーン	リジット	275/55R19	17,050,000円	G550(左)
P100	6.6	4665	1985	1975	2890	6.3	2530	5	9速AT	4リンク	5リンクリジット	275/50R20	22,180,000円	メルセデスAMG G 63(右/左)
														EQA(2021.4.26.NEW)
66.5kWh	422km	4463	1834	1624	2729	5.3	2030	5	1速固定式	ストラット	マルチリンク	235/55R18	6,400,000円	250(右)
														EQC (2019.7.4.NEW,2021.4.20.仕様変更)
80kWh	400km	4770	1925	1625	2875	5.6	2470	5	1速固定式	4リンク	マルチリンク	前235/50R20後255/45R20	8,950,000円	400 4マティック(右)
														メルセデスAMG GT(2015.5.8.NEW,2019.2.15.MC,2021.3.1.価格改定)
P75	8.7	4550	2005	1290	2630	5.3	1710	2	7速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前265/35R19後305/30R20	22,430,000円	メルセデスAMG GT C(左) *受注生産
P75	—	4550	2005	1285	2630	5.3	1660	2	7速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前275/35R19後325/30R20	24,530,000円	メルセデスAMG GT R(左) *受注生産
P75	—	4550	2005	1260	2630	5.3	1740	2	7速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前265/35R19後305/30R20	23,520,000円	メルセデスAMG GT C ロードスター(左)*受注生産
														メルセデスAMG GT 4ドアクーペ(2019.2.15.NEW,2021.3.1.価格改定)
P80	9.5	5050	1955	1455	2950	6.1(右)	2060	5	9速AT	マルチリンク	マルチリンク	前255/45R19後285/40R19	12,160,000円	メルセデスAMG GT 43 4マティック+(右/左)*ISG搭載モデル
P80	9.5	5050	1955	1440	2950	6.1(右)	2080	5	9速AT	マルチリンク	マルチリンク	前265/40R20後295/35R20	16,470,000円	メルセデスAMG GT 53 4マティック+(右/左)*ISG搭載モデル
P80	7.2	5050	1955	1445	2950	5.8	2150	5	9速AT	マルチリンク	マルチリンク	前265/40R20後295/35R20	24,370,000円	メルセデスAMG GT 63 4マティック+(左)
														Volkswagen／フォルクスワーゲン
														ポロ(2018.3.20.FMC,2021.4.1.価格改定)
P40	16.8	4060	1750	1450	2550	5.1	1160	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	185/65R15	2,334,000円	TSI トレンドライン(右)
P40	16.8	4060	1750	1450	2550	5.1	1160	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	185/65R15	2,639,000円	TSI コンフォートライン(右)
P40	16.8	4060	1750	1450	2550	5.1	1160	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	195/55R16	2,892,000円	TSI ハイライン(右)
P40	16.6	4075	1750	1450	2550	5.1	1210	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/45R17	3,155,000円	TSI Rライン(右)
P40	14.5	4075	1750	1440	2550	5.1	1290	5	6速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/45R17	3,755,000円	GTI(右)
														ゴルフ(2021.6.15.FMC,2021.10.1.価格改定)
P47	18.6	4295	1790	1475	2620	5.1	1310	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R16	2,959,000円	eTSI アクティブベーシック (右)
P47	18.6	4295	1790	1475	2620	5.1	1310	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R16	3,171,000円	eTSI アクティブ(右)
P51	17.3	4295	1790	1475	2620	5.1	1360	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R17	3,760,000円	eTSI スタイル(右)
P51	17.3	4295	1790	1475	2620	5.1	1360	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R17	3,811,000円	eTSI Rライン (右)
														ゴルフ ヴァリアント(2021.7.28.FMC,2021.10.1.価格改定)
P47	18.0	4640	1790	1485	2670	5.1	1360	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R16	3,101,000円	eTSI アクティブベーシック (右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ] の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D) は乾燥重量、* はEU値の車重[DIN値+75kg]、** はEU準拠、( ) 内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Mercedes-Benz／メルセデスベンツ								
GLC(2016.2.9.NEW,2021.1.7.車種追加)								
GLC300 4マティック(右)	4WD	M264M20	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.5	190(258)/5800-6100	370(37.7)/1800-4000
GLC350e 4マティック(右)	4WD	M274	直4DOHCターボ+モーター	1991	83.0×92.0	9.8	155(211)/5500【90】	350(35.7)/1200-4000【440(44.9)】
メルセデスAMG GLC 43 4マティック(右)	4WD	M276M30	V6DOHCツインターボ	2996	88.0×82.1	10.5	287(390)/6100	520(53.0)/2500-5000
メルセデスAMG GLC 63 S 4マティック+(右)	4WD	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/5500-6250	700(71.4)/1750-4500
GLC クーペ(2017.2.22.NEW,2021.1.1.価格改定)								
GLC220d 4マティック(右)	4WD	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	143(194)/3800	400(40.8)/1600-2800
GLC300 4マティック(右)	4WD	M264M20	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.5	190(258)/5800-6100	370(37.7)/1800-4000
GLC350e 4マティック(右)	4WD	M274	直4DOHCターボ+モーター	1991	83.0×92.0	9.8	155(211)/5500【90】	350(35.7)/1200-4000【440(44.9)】
メルセデスAMG GLC 43 4マティック(右)	4WD	M276M30	V6DOHCツインターボ	2996	88.0×82.1	10.5	287(390)/6100	520(53.0)/2500-5000
メルセデスAMG GLC 63 S 4マティック+(右)	4WD	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/5500-6250	700(71.4)/1750-4500
GLE(2019.6.19.FMC,2021.5.19.一部価格改定)								
GLE300d 4マティック(右)	4WD	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	180(245)/4200	500(51.0)/1600-2400
GLE400d 4マティック スポーツ(右)	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	243(330)/3600-4200	700(71.4)/1200-3200
GLE450 4マティック スポーツ(右) *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+モーター	2996	83.0×92.4	10.5	270(367)/5500-6100【16】	500(51.0)/1600-4500【250(25.5】
メルセデスAMG GLE 53 4マティック+(右/左) *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320(435)/6100【16】	520(53.0)/1800-5800【250(25.5】
メルセデスAMG GLE 63 S 4マティック+(右/左) *ISG搭載モデル	4WD	M177	V8DOHCツインターボ+モーター	3982	83.0×92.0	10.5	450(612)/5750-6500【16】	850(86.7)/2500-4500【250(25.5】
GLE クーペ(2019.6.19.FMC,2021.5.19.一部価格改定)								
GLE400d 4マティック スポーツ(右)	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	243(330)/3600-4200	700(71.4)/1200-3200
メルセデスAMG GLE 53 4マティック+(右/左) *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320(435)/6100【16】	520(53.0)/1800-5800【250(25.5】
メルセデスAMG GLE 63 S 4マティック+(左) *ISG搭載モデル	4WD	M177	V8DOHCツインターボ+モーター	3982	83.0×92.0	10.5	450(612)/5750-6500【16】	850(86.7)/2500-4500【250(25.5】
GLS(2020.3.23.FMC,,2021.5.19.一部価格改定)								
400d 4マティック(右)	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	243(330)/3600-4200	700(71.4)/1200-3200
580 4マティックスポーツ(左) *ISG搭載モデル	4WD	M176	V8DOHCツインターボ+モーター	3982	83.0×92.0	10.5	360(489)/5500【16】	700(71.4)/2000-4000【250(25.5)】
メルセデスAMG GLS 63 4マティック+(左) *ISG搭載モデル	4WD	M177	V8DOHCツインターボ+モーター	3982	83.0×92.0	10.5	450(612)/5750-6500【16】	850(86.7)/2500-4500【250(25.5】
メルセデスマイバッハ GLS(2021.7.1.FMC)								
600 4マティック(左)	4WD	M177	V8DOHCツインターボ+モーター	3982	83.0×92.0	10.5	410(558)/6000-6500	730(74.4)/2500-5000【250(25.4)】
Gクラス(1994.12.1.NEW,2021.5.19.車種追加)								
G350d(右)	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	210(286)/3400-4600	600(61.2)/1200-3200
G400d(右/左)	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	243(330)/3600-4200	700(71.4)/1200-3200
G550(左)	4WD	M176	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	310(422)/5250-5500	610(62.2)/2000-4750
メルセデスAMG G 63(右/左)	4WD	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	8.6	430(585)/6000	850(86.7)/2500-3500
EQA(2021.4.26.NEW)								
250(右)	FWD	【EM0021】	モーター	—	—		【140(190)/3600-10300】	【370(37.7)/1020】
EQC (2019.7.4.NEW,2021.4.20.仕様変更)								
400 4マティック(右)	4WD	【E0016-0021】	モーター×2基	—	—	—	【300(408)/4160】	765(78.0)/0-3560
メルセデスAMG GT(2015.5.8.NEW,2019.2.15.MC,2021.3.1.価格改定)								
メルセデスAMG GT C(左) *受注生産	FR	M178	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	9.5	410(557)/5750-6750	680(69.3)/2100-5500
メルセデスAMG GT R(左) *受注生産	FR	M178	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	9.5	430(585)/6250	700(71.4)/2100-5500
メルセデスAMG GT C ロードスター(左)*受注生産	FR	M178	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	9.5	410(557)/5750-6750	680(69.3)/2100-5500
メルセデスAMG GT 4ドアクーペ(2019.2.15.NEW,2021.3.1.価格改定)								
メルセデスAMG GT 43 4マティック+(右/左)*ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCツインターボ+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	270(367)/5500-6100【16】	500(51.0)/1600-4500【250(25.5)】
メルセデスAMG GT 53 4マティック+(右/左)*ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCツインターボ+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320(435)/6100【16】	520(53.0)/1800-5800【250(25.5)】
メルセデスAMG GT 63 4マティック+(左)	4WD	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	8.6	470(639)/5500-6500	900(91.8)/2500-4500
Volkswagen／フォルクスワーゲン								
ポロ(2018.3.20.FMC,2021.4.1.価格改定)								
TSI トレンドライン(右)	FF	DKL	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.3	70(95)/5000-5500	175(17.9)/2000-3500
TSI コンフォートライン(右)	FF	DKL	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.3	70(95)/5000-5500	175(17.9)/2000-3500
TSI ハイライン(右)	FF	DKL	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.3	70(95)/5000-5500	175(17.9)/2000-3500
TSI Rライン(右)	FF	DAD	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
GTI(右)	FF	CZP	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	147(200)/4400-6000	320(32.6)/1500-4350
ゴルフ(2021.6.15.FMC,2021.10.1.価格改定)								
eTSI アクティブベーシック (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500【9.4(13)】	200(20.4)/2000-3000【62(6.3)】
eTSI アクティブ(右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500【9.4(13)】	200(20.4)/2000-3000【62(6.3)】
eTSI スタイル(右)	FF	DFY	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(1500)/5000-6000【9.4(13)】	250(25.5)/1500-3500【62(6.3)】
eTSI Rライン (右)	FF	DFY	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(1500)/5000-6000【9.4(13)】	250(25.5)/1500-3500【62(6.3)】
ゴルフ ヴァリアント(2021.7.28.FMC,2021.10.1.価格改定)								
eTSI アクティブベーシック (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500【9.4(13)】	200(20.4)/2000-3000【62(6.3)】

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Mercedes-Benz／メルセデスベンツ
														Eクラス (2016.7.27.FMC,2020.9.10, MC,2021.9.3.仕様変更)
P60	12.4	4940	1850	1455	2940	5.4	2010	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,260,000円	E350e スポーツ(右)
D60	16.1	4940	1850	1455	2940	5.4	2090	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	9,490,000円	E350de スポーツ(右)
P66	11.1	4940	1850	1455	2940	5.5	1890	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	245/45R18	11,800,000円	E450 4マティック エクスクルーシブ(右／左) *ISG搭載モデル
P66	10.3	4955	1850	1450	2940	6.0(右)	1970	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	12,980,000円	メルセデスAMG E 53 4マティック+(右／左) *ISG搭載モデル
														Eクラス ステーションワゴン(2016.11.29.FMC,2020.9.10.MC,2021.9.3.仕様変更)
P66	12.7	4955	1850	1465	2940	5.4	1790	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,350,000円	E200 スポーツ(右) *BSG搭載モデル
P66	11.7	4955	1850	1470	2940	5.5	1860	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,630,000円	E200 4マティック スポーツ(右) *BSG搭載モデル
D66	16.1	4955	1850	1465	2940	5.4	1870	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,570,000円	E220d スポーツ(右)
D66	14.7	4955	1860	1495	2940	5.5	1940	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	245/45R19	9,660,000円	E220d 4マティックオールテレイン(右)
P66	11.3	4955	1850	1465	2940	5.4	1810	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,830,000円	E300 スポーツ(右)
P66	10.8	4950	1850	1465	2940	5.5	1960	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	245/45R18	12,390,000円	E450 4マティック エクスクルーシブ(右／左) *ISG搭載モデル
P66	10.0	4965	1850	1460	2940	6.0	2040	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	13,280,000円	メルセデスAMG E 53 4マティック+(右) *ISG搭載モデル
														Eクラス クーペ(2017.5.31.FMC,2020.10.5.MC,2021.9.3.仕様変更)
P66	12.9	4845	1860	1430	2875	5.3	1750	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,580,000円	E200スポーツ(右) *BSG搭載モデル
P66	11.5	4845	1860	1430	2875	5.3	1770	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,410,000円	E300スポーツ(右)
P66	11.3	4845	1860	1430	2875	5.4	1950	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	11,950,000円	E450 4マティックスポーツ(右/左) *ISG搭載モデル
P66	10.3	4845	1860	1430	2875	5.9(右)	1990	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	13,420,000円	メルセデスAMG E 53 4マティック+(右／左) *ISG搭載モデル
														Eクラス カブリオレ(2018.1.19.NEW,2020.10.5.MC,2021.9.3.仕様変更)
P66	12.7	4845	1860	1430	2875	5.3	1850	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,980,000円	E200スポーツ(右) *BSG搭載モデル
P66	11.3	4845	1860	1430	2875	5.3	1870	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,790,000円	E300スポーツ(右)
P66	10.7	4845	1860	1430	2875	5.4	2050	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	12,560,000円	E450 4マティックスポーツ(左) *ISG搭載モデル
P66	10.0	4845	1860	1430	2875	5.9	2090	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	14,030,000円	メルセデスAMG E 53 4マティック+(右) *ISG搭載モデル
														CLS(2018.6.25.FMC,2021.9.9.一部改良)
D66	16.5	5000	1895	1430	2940	5.4	1820	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,180,000円	CLS220dスポーツ(右)
P66	10.6	5000	1895	1425	2940	5.5	1950	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	11,890,000円	CLS450 4マティック スポーツ(右/左) *ISG搭載モデル
P66	10.2	5000	1895	1425	2940	6.0(右)	2010	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	14,410,000円	CLS 53 4マティック+(右/左) *ISG搭載モデル
														Sクラス(2021.1.28.FMC,2021.9.3.車種追加、価格変更)
D76	12.5	5180	1920	1505	3105	5.4	2090	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	255/50R18	13,380,000円	S400d 4マティック(右／左)
P76	11.2	5180	1920	1505	3105	5.4	2050	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	255/50R18	14,220,000円	S500 4マティック(右／左)*ISG搭載モデル
D76	12.4	5290	1920	1505	3215	5.5	2210	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	255/50R18	16,900,000円	S400d 4マティックロング(右／左)
P76	11.0	5290	1920	1505	3215	5.5	2170	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	255/50R18	17,380,000円	S500 4マティックロング(右／左)*ISG搭載モデル
P76	—	5180	1920	1505	3105	—	—	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/45R19後285/40R19	16,110,000円	S580 4マティック(右／左)
P76	—	5290	1920	1505	3215	—	—	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/45R19後285/40R19	19,530,000円	S580 4マティック ロング(右／左)
														メルセデスマイバッハ Sクラス(2021.7.1.FMC)
P76	—	5469	1921	1510	3369	—	—	5(4)	9速AT	4リンク	マルチリンク	255/40R20	26,480,000円	580 4マティック (右/左)
P76	—	5469	1921	1510	3369	—	—	5(4)	9速AT	4リンク	マルチリンク	255/40R20	32,010,000円	680 4マティック (左)
														Sクラス カブリオレ(2016.6.2.NEW,2018.10.1.価格改定,)
P80	*9.4	5030	1910	1420	2945	5.4	2160	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R20後275/35R20	22,600,000円	S560(右／左)
P80	*8.7	5050	1915	1430	2945	5.6	2250	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/40R20後285/35R20	28,990,000円	メルセデスAMG S 63 4マティック+(左)
														Vクラス(2015.10.10.FMC,2021.7.29.一部改良)
D70	11.4	4905	1930	1930	3200	5.6	2320	7	7速AT	ストラット	セミトレーリングアーム	245/45R18	7,910,000円	V220d アバンギャルド(右)
D70	11.4	5150	1930	1930	3200	5.6	2420	7	7速AT	ストラット	セミトレーリングアーム	245/45R18	8,160,000円	V220d アバンギャルド ロング(右)
D70	11.4	5370	1930	1930	3430	6.0	2470	7	7速AT	ストラット	セミトレーリングアーム	245/45R18	8,410,000円	V220d アバンギャルド エクストラロング(右) *受注生産
D70	11.4	5150	1930	1960	3200	5.6	2620	7	7速AT	ストラット	セミトレーリングアーム	245/45R18	9,590,000円	V220d マルコポーロ ホライゾン(右)
														GLA(2020.6.25.FMC,2021.4.5.車種追加,2021.9.3.仕様変更)
P43	14.1	4415	1835	1620	2730	5.3	1510	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,210,000円	GLA 180(右)
D51	16.5	4415	1835	1620	2730	5.3	1710	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,450,000円	GLA 200d 4マティック(右)
P51	11.6	4440	1850	1585	2730	5.7	1690	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	235/50R19	7,510,000円	メルセデスAMG GLA 35 4マティック(右)
P51	10.4	4440	1850	1585	2730	5.7	1770	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	255/40R20	9,210,000円	メルセデスAMG GLA 45 S 4マティック+(右)
														GLB(2020.6.25.NEW,2021.4.5.車種追加,2021.9.3.仕様変更)
P55	13.4	4640	1835	1700	2830	5.5	1620	7	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,570,000円	GLB 180(右)
D60	17.9	4640	1835	1700	2830	5.5	1810	7	8速DCT	ストラット	マルチリンク	235/55R18	5,810,000円	GLB 200d 4マティック(右)
P60	12.0	4650	1845	1700	2830	5.5	1760	7	8速DCT	ストラット	マルチリンク	235/45R20	5,810,000円	GLB 250 4マティック(右)
P60	11.4	4650	1845	1670	2830	5.7	1790	7	8速DCT	ストラット	マルチリンク	235/50R19	7,820,000円	メルセデスAMG GLB 35 4マティック(右)
														GLC(2016.2.9.NEW,2021.1.7.車種追加)
D66	15.1	4670	1890	1645	2875	5.6	1860	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	235/60R18	7,080,000円	GLC220d 4マティック(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名（発売年月日） グレード（ハンドル位置）	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量（cc）	ボア×ストローク（mm）	圧縮比	最高出力 kW（ps）/rpm	最大トルク Nm（kgm）/rpm
Mercedes-Benz／メルセデスベンツ								
Eクラス（2016.7.27.FMC,2020.9.10, MC,2021.9.3.仕様変更）								
E350e スポーツ（右）	FR	M274	直4DOHCターボ+モーター	1991	83.0×92.0	10.3	155（211）/5500【90】	350（35.7）/1600-4000【440（44.9）】
E350de スポーツ（右）	FR	OM654	直4DOHCディーゼルターボ+モーター	1949	82.0×92.3	15.5	143（194）/3800【90】	400（40.8）/1600-2800【440（44.9）】
E450 4マティック エクスクルーシブ（右／左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	270（367）/5500-6100	500（51.0）/1600-4500
メルセデスAMG E 53 4マティック+（右／左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
Eクラス ステーションワゴン（2016.11.29.FMC,2020.9.10.MC,2021.9.3.仕様変更）								
E200 スポーツ（右） *BSG搭載モデル	FR	M264	直4DOHCターボ	1496	80.4×73.7	10.5	135（184）/5800-6100【10】	280（28.6）/3000-4000【38（3.9）】
E200 4マティック スポーツ（右） *BSG搭載モデル	4WD	M264	直4DOHCターボ+モーター	1496	80.4×73.7	10.5	135（184）/5800-6100【10】	280（28.6）/3000-4000【38（3.9）】
E220d スポーツ（右）	FR	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	143（194）/3800	400（40.8）/1600-2800
E220d 4マティックオールテレイン（右）	4WD	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	143（194）/3800	400（40.8）/1600-2800
E300 スポーツ（右）	FR	M264M20	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	190（258）/5800-6100	370（37.7）/1800-4000
E450 4マティック エクスクルーシブ（右／左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	270（367）/5500-6100	500（51.0）/1600-4500
メルセデスAMG E 53 4マティック+（右） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
Eクラス クーペ（2017.5.31.FMC,2020.10.5.MC,2021.9.3.仕様変更）								
E200スポーツ（右） *BSG搭載モデル	FR	M264	直4DOHCターボ+モーター	1496	80.4×73.7	10.5	135（184）/5800-6100【10】	280（28.6）/3000-4000【38（3.9）】
E300スポーツ（右）	FR	M264M20	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	190（258）/5800-6100	370（37.7）/1800-4000
E450 4マティックスポーツ（右/左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	270（367）/5500-6100【16】	500（51.0）/1600-4500【250（25.5）】
メルセデスAMG E 53 4マティック+（右／左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
Eクラス カブリオレ（2018.1.19.NEW,2020.10.5.MC,2021.9.3.仕様変更）								
E200スポーツ（右） *BSG搭載モデル	FR	M264	直4DOHCターボ	1496	80.4×73.7	10.5	135（184）/5800-6100【10】	280（28.6）/3000-4000【38（3.9）】
E300スポーツ（右）	FR	M264M20	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	190（258）/5800-6100	370（37.7）/1800-4000
E450 4マティックスポーツ（左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	270（367）/5500-6100【16】	500（51.0）/1600-4500【250（25.5）】
メルセデスAMG E 53 4マティック+（右） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
CLS（2018.6.25.FMC,2021.9.9.一部改良）								
CLS220dスポーツ（右）	FR	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	143（194）/3800	400（40.8）/1600-2800
CLS450 4マティック スポーツ（右/左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	270（367）/5500-6100【16】	500（51.0）/1600-4000【250（25.5）】
CLS 53 4マティック+（右/左） *ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+電動SC+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
Sクラス（2021.1.28.FMC,2021.9.3.車種追加、価格変更）								
S400d 4マティック（右／左）	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	243（330）/3600-4200	700（71.4）/1200-3200
S500 4マティック（右／左）*ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
S400d 4マティックロング（右／左）	4WD	OM656	直6DOHCディーゼルターボ	2924	82.0×92.3	15.5	243（330）/3600-4200	700（71.4）/1200-3200
S500 4マティックロング（右／左）*ISG搭載モデル	4WD	M256	直6DOHCターボ+モーター	2996	83.0×92.3	10.5	320（435）/6100【16】	520（53.0）/1800-5800【250（25.5）】
S580 4マティック（右／左）	4WD	M176	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	370（503）/5500	700（71.4）/2000-4000【180（18.4）】
S580 4マティック ロング（右／左）	4WD	M176	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	370（503）/5500	700（71.4）/2000-4000【180（18.4）】
メルセデスマイバッハ Sクラス（2021.7.1.FMC）								
580 4マティック（右/左）	4WD	M176	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	370（503）/5500	700（71.4）/2000-4500
680 4マティック（左）	4WD	M279M	V12DOHCツインターボ	5980	―	―	450（612）/5250-5500	900（91.8）/2000-4000
Sクラス カブリオレ（2016.6.2.NEW,2018.10.1.価格改定,）								
S560（右／左）	FR	176	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	345（469）/5250-5500	700（71.4）/2000-4000
メルセデスAMG S 63 4マティック+（左）	4WD	177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	8.6	450（612）/5500-6000	900（91.8）/2750-4500
Vクラス（2015.10.10.FMC,2021.7.29.一部改良）								
V220d アバンギャルド（右）	FR	OM651	直4DOHCディーゼルターボ	2142	83.0×99.0	16.2	120（163）/3800	380（38.7）/1400-2400
V220d アバンギャルド ロング（右）	FR	OM651	直4DOHCディーゼルターボ	2142	83.0×99.0	16.2	120（163）/3800	380（38.7）/1400-2400
V220d アバンギャルド エクストラロング（右） *受注生産	FR	OM651	直4DOHCディーゼルターボ	2142	83.0×99.0	16.2	120（163）/3800	380（38.7）/1400-2400
V220d マルコポーロ ホライゾン（右）	FR	OM651	直4DOHCディーゼルターボ	2142	83.0×99.0	16.2	120（163）/3800	380（38.7）/1400-2400
GLA（2020.6.25.FMC,2021.4.5.車種追加,2021.9.3.仕様変更）								
GLA 180（右）	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	136（100）5500	200（20.4）/1460-4000
GLA 200d 4マティック（右）	4WD	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110（150）/3400-4400	320（32.6）/1400-3200
メルセデスAMG GLA 35 4マティック（右）	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10	225（306）/5800-6100	400（40.8）/3000-4000
メルセデスAMG GLA 45 S 4マティック+（右）	4WD	M139	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	9.1	310（421）/6750	500（51.0）/5000-5250
GLB（2020.6.25.NEW,2021.4.5.車種追加,2021.9.3.仕様変更）								
GLB 180（右）	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	136（100）5500	200（20.4）/1460-4000
GLB 200d 4マティック（右）	4WD	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110（150）/3400-4400	320（32.6）/1400-3200
GLB 250 4マティック（右）	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.5	165（224）/5500	350（35.7）/1800-4000
メルセデスAMG GLB 35 4マティック（右）	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10	225（306）/5800-6100	400（40.8）/3000-4000
GLC（2016.2.9.NEW,2021.1.7.車種追加）								
GLC220d 4マティック（右）	4WD	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	143（194）/3800	400（40.8）/1600-2800

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く（一部例外あり）　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量（L）	WLTCモード燃費（km/L）	全長（mm）	全幅（mm）	全高（mm）	ホイールベース（mm）	最小回転半径（m）	車両重量（kg）	乗車定員（名）	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名（発売年月日） / グレード（ハンドル位置）
														BMW Alpina／BMW アルピナ
														XD3（2018.6.18.NEW,2021.9.13.2022年モデル予約開始）
D68	***13.0	4715	1897	1665	2864	—	2155	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/45R20後285/40R20	11,620,000円	アルラッド（右）
														XD4（2018.9.19.NEW,2021.9.13.2022年モデル予約開始）
D68	***11.6	4751	1927	1615	2864	—	2145	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/45R20後285/40R20	13,980,000円	アルラッド（左）
														XB7（2020.5.19.NEW）
P83	***7.2	5165	2000	1830	3105	—	2580	7	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前285/45R21後285/45R21	24,980,000円	アルラッド（右）
														Mercedes-Benz／メルセデスベンツ
														Aクラス（2018.10.18.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.9.3.仕様変更）
P43	15.2	4420	1800	1420	2730	5.0	1360	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	205/60R16	4,090,000円	A180（右）
D43	19.2	4420	1800	1420	2730	5.0	1470	5	8速DCT	トーションビーム	マルチリンク	205/60R16	4,680,000円	A200d（右）
	–	4440	1800	1455	2730	5.0	1680	5	8速DCT	ストラット	トーションビーム	225/60R18	5,900,000円	A250e（右）※受注生産
P51	12.0	4436	1797	1405	2729	5.4	1640	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/40R18	6,820,000円	メルセデスAMG A35 4マティック（右）
P51	11.4	4445	1850	1410	2730	5.4	1640	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	245/35R19	8,240,000円	メルセデスAMG A45 S 4マティック+（右）
														Aクラス セダン（2019.7.22.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.9.3.仕様変更）
P43	15.4	4550	1800	1430	2730	5.0	1370	5	7速DCT	ストラット	トーションビーム	205/60R16	4,190,000円	A180（右）
D43	19.2	4550	1800	1430	2730	5.0	1480	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	205/60R16	4,780,000円	A200d（右）
P51	12.6	4550	1800	1430	2730	5.0	1530	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/55R17	5,480,000円	A250 4マティック（右）
	–	4560	1800	1460	2730	5.0	1690	5	8速DCT	ストラット	トーションビーム	225/60R18	6,000,000円	A250e（右）※受注生産
P51	12.1	4560	1800	1410	2730	5.4	1570	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/40R18	6,920,000円	メルセデスAMG A 35 4マティック（右）
														Bクラス（2019.6.6.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更）
P43	14.7	4425	1795	1565	2730	5.0	1440	5	7速DCT	トーションビーム	マルチリンク	205/55R17	4,500,000円	B180（右）
D43	18.8	4425	1795	1565	2730	5.0	1550	5	8速DCT	トーションビーム	マルチリンク	205/55R17	4,810,000円	B200d（右）
														CLA クーペ（2019.8.27.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更）
P43	15.3	4690	1830	1430	2730	5.1	1420	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R18	4,970,000円	CLA180（右）
D43	18.8	4690	1830	1430	2730	5.1	1570	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R18	5,310,000円	CLA200d（右）
P51	12.5	4690	1830	1430	2730	5.1	1560	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R18	5,950,000円	CLA250 4マティック（右）
P51	12.0	4695	1835	1405	2730	5.4	1600	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/40R18	7,370,000円	メルセデスAMG CLA 35 4マティック（右）
P51	11.1	4690	1855	1415	2730	5.4	1680	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	255/35R19	8,930,000円	メルセデスAMG CLA 45 S 4マティック+（右）
														CLA シューティングブレーク（2019.8.27.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更）
P43	15.0	4690	1830	1435	2730	5.1	1460	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R18	5,090,000円	CLA180（右）
D43	18.7	4690	1830	1435	2730	5.1	1580	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R18	5,410,000円	CLA200d（右）
P51	12.3	4690	1830	1435	2730	5.1	1580	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R18	6,050,000円	CLA250 4マティック（右）
P51	11.9	4695	1835	1405	2730	5.4	1620	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	235/40R18	7,470,000円	メルセデスAMG CLA 35 4マティック（右）
P51	11.0	4690	1855	1415	2730	5.4	1700	5	8速DCT	ストラット	マルチリンク	255/35R19	9,060,000円	メルセデスAMG CLA 45 S 4マティック+（右）
														Cクラス（2021.6.29.FMC,2021.8.6.一部仕様変更）
P66	–	4751	1820	1438	2865	–	–	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	225/50R17	6,510,000円	C200アバンギャルド（右）
P–	–	4751	1820	1438	2865	–	–	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	225/50R17	6,810,000円	C200 4マティック アバンギャルド（右）
D66	–	4751	1820	1438	2865	–	–	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	225/50R17	6,790,000円	220dアバンギャルド（右）
–	–	4751	1820	1438	2865	–	–	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	–	価格未定	C350e アバンギャルド（右）
														Cクラス ステーションワゴン（2021.6.29.FMC,2021.8.6.一部仕様変更）
P66	–	4751	1820	1455	2865	–	–	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	225/50R17	6,770,000円	200アバンギャルド（右）
D66	–	4751	1820	1455	2865	–	–	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	225/50R17	7,050,000円	220dアバンギャルド（右）
														Cクラス クーペ（2016.3.14.FMC,2018.7.25.MC,2020.4.1.価格改定）
P66	12.7	4700	1810	1405	2840	5.2	1570	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前225/45R18後245/40R18	6,130,000円	C180スポーツ（右）
P66	9.8	4700	1810	1410	2840	5.8（右）	1720	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前225/40R19後255/35R19	10,050,000円	メルセデスAMG C 43 4マティック（右/左）
P66	8.2	4750	1875	1410	2840	5.4	1850	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/35R19後285/30R19	13,630,000円	メルセデスAMG C 63（右／左）
P66	8.2	4750	1875	1410	2840	5.4	1850	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/35R19後285/30R20	15,020,000円	メルセデスAMG C 63 S（右／左）
														Cクラス カブリオレ（2016.9.28.FMC,2018.7.25MC,2020.4.1.価格改定）
P66	12.3	4700	1810	1410	2840	5.2	1710	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前225/45R18後245/40R18	6,670,000円	C180スポーツ（右）
P66	9.5	4700	1810	1415	2840	5.8	1880	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前225/40R19後255/35R19	10,620,000円	メルセデスAMG C 43 4マティック（右）
P66	8.1	4750	1875	1410	2840	5.4	1960	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/35R19後285/30R19	13,630,000円	メルセデスAMG C 63（右／左）
P66	8.1	4750	1875	1410	2840	5.4	1960	4	9速AT	4リンク	マルチリンク	前255/35R19後285/30R20	15,640,000円	メルセデスAMG C 63 S（右／左）
														Eクラス（2016.7.27.FMC,2020.9.10, MC,2021.9.3.仕様変更）
P66	13.1	4940	1850	1455	2940	5.4	1720	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	7,930,000円	E200 スポーツ（右） *BSG搭載モデル
P66	12.3	4940	1850	1460	2940	5.5	1780	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,190,000円	E200 4マティック スポーツ（右） *BSG搭載モデル
D66	16.8	4940	1850	1455	2940	5.4	1800	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,180,000円	E220d スポーツ（右）
P66	11.7	4940	1850	1455	2940	5.4	1740	5	9速AT	4リンク	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,380,000円	E300 スポーツ（右）

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… ［ ］の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… （D）は乾燥重量、*はEU値の車重［DIN値＋75kg］、**はEU準拠、（　）内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン　種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
BMW Alpina／BMW アルピナ								
XD3(2018.6.18.NEW,2021.9.13.2022年モデル予約開始)								
アルラッド(右)	4WD	—	直6DOHCディーゼルツインターボ	2993	84.0×90.0	16.5	261(355)/4000-4200	730(74.4)/1750-2750
XD4(2018.9.19.NEW,2021.9.13.2022年モデル予約開始)								
アルラッド(左)	4WD	—	直6DOHCディーゼルクワッドターボ	2993	84.0×90.0	16.0	290(394)/4000-5000	800(81.6)/1750-3000
XB7(2020.5.19.NEW)								
アルラッド(右)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
Mercedes-Benz／メルセデスベンツ								
Aクラス(2018.10.18.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.9.3.仕様変更)								
A180(右)	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500	200(20.4)/1460-4000
A200d(右)	FF	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110(150)/3400-4400	320(32.6)/1400-3200
A250e(右)※受注生産	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500【363(75)】	200(20.4)/1460-4000【300(30.6)】
メルセデスAMG A35 4マティック(右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	225(306)/5800-6100	400(40.8)/3000-4000
メルセデスAMG A45 S 4マティック+(右)	4WD	M139	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	9.0	310(421)/6750	500(50.1)/5000-5250
Aクラス セダン(2019.7.22.NEW,2021.5.26.車種追加,2021.9.3.仕様変更)								
A180(右)	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500	200(20.4)/1460-4000
A200d(右)	FF	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110(150)/3400-4400	320(32.6)/1400-3200
A250 4マティック(右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.5	165(224)/5500	350(35.7)/1800-4000
A250e(右)※受注生産	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500【363(75)】	200(20.4)/1460-4000【300(30.6)】
メルセデスAMG A 35 4マティック(右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	225(306)/5800-6100	400(40.8)/3000-4000
Bクラス(2019.6.6.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更)								
B180(右)	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500	200(20.4)/1460-4000
B200d(右)	FF	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110(150)/3400-4400	320(32.6)/1400-3200
CLA クーペ(2019.8.27.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更)								
CLA180(右)	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500	200(20.4)/1460-4000
CLA200d(右)	FF	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110(150)/3400-4400	320(32.6)/1400-3200
CLA250 4マティック(右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.5	165(224)/5500	350(35.7)/1800-4000
メルセデスAMG CLA 35 4マティック (右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	225(306)/5800-6100	400(40.8)/3000-4000
メルセデスAMG CLA 45 S 4マティック+(右)	4WD	M139	直4DOHCターボ	1991	82.3×92.0	9.0	310(421)/6750	500(50.1)/5000-5250
CLA シューティングブレーク(2019.8.27.FMC,2021.3.1.価格改定,2021.9.3.仕様変更)								
CLA180(右)	FF	M282	直4DOHCターボ	1331	72.2×81.3	10.6	100(136)/5500	200(20.4)/1460-4000
CLA200d(右)	FF	OM654q	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	110(150)/3400-4400	320(32.6)/1400-3200
CLA250 4マティック(右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.5	165(224)/5500	350(35.7)/1800-4000
メルセデスAMG CLA 35 4マティック (右)	4WD	M260	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10.0	225(306)/5800-6100	400(40.8)/3000-4000
メルセデスAMG CLA 45 S 4マティック+(右)	4WD	M139	直4DOHCターボ	1991	82.3×92.0	9.0	310(421)/6750	500(50.1)/5000-5250
Cクラス(2021.6.29.FMC,2021.8.6.一部仕様変更)								
C200アバンギャルド (右)	FR	M254	直4DOHCターボ	1469	78.0×78.3	10.5	150(204)/2800-6100	300(30.6)/1800-4000【200(20.4)】
C200 4マティック アバンギャルド (右)	4WD	M254	直4DOHCターボ	1469	78.0×78.3	10.5	150(204)/2800-6100	300(30.6)/1800-4000【200(20.4)】
220dアバンギャルド (右)	FR	OM654M	直4DOHCディーゼルターボ	1993	82.0×94.3	15.5	147(200)/4200	440(44.9)/1800-2800【200(20.4)】
C350e アバンギャルド (右)	FR	M254	直4DOHCターボ	1469	78.0×78.3	10.5	150(204)【95(129)】	320(32.6)【440(44.8)】
Cクラス ステーションワゴン(2021.6.29.FMC,2021.8.6.一部仕様変更)								
200アバンギャルド (右)	FR	M254	直4DOHCターボ	1469	78.0×78.3	10.5	150(204)/2800-6100	300(30.6)/1800-4000【200(20.4)】
220dアバンギャルド (右)	FR	OM654M	直4DOHCディーゼルターボ	1993	82.0×94.3	15.5	147(200)/4200	440(44.9)/1800-2800【200(20.4)】
Cクラス クーペ(2016.3.14.FMC,2018.7.25.MC,2020.4.1.価格改定)								
C180スポーツ(右)	FR	M264	直4DOHCターボ	1496	80.4×73.7	10.3	115(156)/5300-6100	250(25.5)/1500-4000
メルセデスAMG C 43 4マティック(右/左)	4WD	M276M30	V6DOHCツインターボ	2996	88.0×82.1	10.5	287(390)/6100	520(53.0)/2500-5000
メルセデスAMG C 63(右／左)	FR	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	350(476)/5500-6250	650(66.3)/1750−4500
メルセデスAMG C 63 S(右／左)	FR	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/5500-6250	700(71.4)/2000−4500
Cクラス カブリオレ(2016.9.28.FMC,2018.7.25MC,2020.4.1.価格改定)								
C180スポーツ(右)	FR	M264	直4DOHCターボ	1496	80.4×73.7	10.3	115(156)/5300-6100	250(25.5)/1500-4000
メルセデスAMG C 43 4マティック(右)	4WD	M276M30	V6DOHCツインターボ	2996	88.0×82.1	10.5	287(390)/6100	520(53.0)/2500-5000
メルセデスAMG C 63(右／左)	FR	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/5500-6250	700(71.4)/2000−4500
メルセデスAMG C 63 S(右／左)	FR	M177	V8DOHCツインターボ	3982	83.0×92.0	10.5	375(510)/5500-6250	700(71.4)/2000−4500
Eクラス (2016.7.27.FMC,2020.9.10, MC,2021.9.3.仕様変更)								
E200 スポーツ(右)　*BSG搭載モデル	FR	M264	直4DOHCターボ+モーター	1496	80.4×73.7	10.5	135(184)/5800-6100【10】	280(28.6)/3000-4000【38(3.9)】
E200 4マティック スポーツ(右)　*BSG搭載モデル	4WD	M264	直4DOHCターボ+モーター	1496	80.4×73.7	10.5	135(184)/5800-6100【10】	280(28.6)/3000-4000【38(3.9)】
E220d スポーツ(右)	FR	OM654	直4DOHCディーゼルターボ	1949	82.0×92.3	15.5	143(194)/3800	400(40.8)/1600-2800
E300 スポーツ(右)	FR	M264M20	直4DOHCターボ	1991	83.0×92.0	10	190(258)/5800-6100	370(37.8)/1800-4000

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														BMW／BMW
														X7(2019.6.24.NEW,2021.2.24.一部仕様変更)
D80	11.9	5165	2000	1835	3105	6.2	2500	7	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	275/50R20	11,140,000円	xDrive40d(右)
D80	11.9	5165	2000	1835	3105	6.2	2510	7(6)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	285/45R21	12,500,000円	xDrive40d デザインピュアエクセレンス(右)
D80	11.9	5165	2000	1835	3105	6.2	2510	7(6)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	285/45R21	12,860,000円	xDrive40d Mスポーツ(右)
P83	7.5	5165	2000	1835	3105	6.2	2580	7(6)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	285/45R21	16,230,000円	M50i(右)
														MINI／MINI
														MINI3ドア(2014.3.25NEW,2021.5.25.MC)
P40	16.2	3865	1725	1430	2495	5.3	1210	4	7速DCT	ストラット	マルチリンク	175/65R15	2,730,000円	ONE(右)
P40	15.6	3865	1725	1430	2495	5.3	1210	4	7速DCT	ストラット	マルチリンク	175/65R15	3,290,000円	クーパー(右)
P44	15.0	3880	1725	1430	2495	5.3	1270	4	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/45R17	3,970,000円	クーパーS(右)
D44	19.5	3865	1725	1430	2495	5.3	1240	4	7速DCT	ストラット	マルチリンク	175/65R15	3,340,000円	クーパーD(右)
P44	14.5	3880	1725	1430	2495	5.3	1290	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/45R17	4,820,000円	ジョンクーパーワークス(右)
														MINI5ドア(2014.10.2.NEW,2021.5.25.MC)
P40	16.2	4025	1725	1445	2565	5.4	1260	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	175/65R15	2,900,000円	ONE(右)
P40	15.6	4025	1725	1445	2565	5.4	1260	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	175/65R15	3,460,000円	クーパー(右)
P44	15.0	4040	1725	1445	2565	5.4	1320	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/45R17	4,140,000円	クーパーS(右)
D44	19.5	4025	1725	1445	2565	5.4	1290	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	175/65R15	3,590,000円	クーパーD(右)
D44	18.9	4040	1725	1445	2565	5.4	1350	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/45R17	4,270,000円	クーパーSD(右)
														MINIコンバーチブル(2016.3.2.FMC,2021.5.25.MC)
P40	15.6	3865	1725	1415	2495	5.3	1330	4	7速DCT	ストラット	マルチリンク	195/55R16	3,850,000円	クーパー(右)
P44	14.8	3880	1725	1415	2495	5.3	1370	4	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/45R17	4,530,000円	クーパーS(右)
P44	—	3880	1725	1415	2495	5.3	1400	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/45R17	5,380,000円	ジョンクーパーワークス(右)
														MINIクロスオーバー(2017.2.23.NEW,2021.5.7車種追加)
P61	13.7	4315	1820	1595	2670	5.4	1490	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/65R16	3,950,000円	バッキンガム(右)
D61	16.9	4315	1820	1595	2670	5.4	1600	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/55R17	4,190,000円	クーパーD(右)
D61	16.1	4315	1820	1595	2670	5.4	1660	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/55R17	4,430,000円	クーパーD オール4(右)
D61	15.7	4315	1820	1595	2670	5.4	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	5,100,000円	クーパーSD オール4(右)
P36	14.8	4315	1820	1595	2670	5.4	1770	5	6速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	5,080,000円	クーパーSE オール4(右)
P61	—	4315	1820	1595	2670	5.4	1670	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	6,090,000円	ジョンクーパーワークス(右)
														MINI クラブマン(2015.9.25.FMC,2021.5.2.一部価格改定)
P48	14.9	4275	1800	1470	2670	5.5	1430	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/55R16	3,690,000円	バッキンガム(右)
P48	14.7	4275	1800	1470	2670	5.5	1430	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R17	3,990,000円	クーパー(右)
P48	14.0	4275	1800	1470	2670	5.5	1470	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R17	4,520,000円	クーパーS(右)
P48	13.3	4275	1800	1470	2670	5.5	1550	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/45R17	4,760,000円	クーパーS オール4(右)
D48	17.4	4275	1800	1470	2670	5.5	1540	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/45R17	4,120,000円	クーパーD(右)
D48	17.2	4275	1800	1470	2670	5.5	1540	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/45R17	4,650,000円	クーパーSD(右)
P48	12.1	4275	1800	1470	2670	5.5	1600	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	5,690,000円	ジョンクーパーワークス(右)
														BMW Alpina／BMW アルピナ
														D3 S(2020.5.11.NEW)
D59	***13.0	4720	1825	1445	2850	—	1890	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/35R19後265/35R19	10,780,000円	リムジン アルラッド(右)
D59	***13.0	4720	1825	1470	2850	—	1940	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/35R19後265/35R19	11,170,000円	ツーリング アルラッド(右)
														D5 S(2017.9.12.NEW,2020.6.20.MC)
D66	***13.5	4980	1870	1480	2975	—	1960	5	8速AT	ストラット	インテグラルアーム	前255/35R20後295/30R20	13,580,000円	リムジン アルラッド(右)
														B3(2019.10.23.NEW)
P59	***9.0	4720	1825	1445	2850	—	1840	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/35R19後265/35R19	12,290,000円	リムジン アルラッド(左)
P59	***9.0	4720	1825	1445	2850	—	1840	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/35R19後265/35R19	12,580,000円	リムジン アルラッド(右)
P59	***9.0	4720	1825	1470	2850	—	1920	5	8速AT	ストラット	5リンク	前255/35R19後265/35R19	12,970,000円	ツーリング アルラッド(右)
														B5(2017.3.10.FMC,2020.6.20.MC)
P68	***8.3	4980	1870	1480	2975	—	2030	5	8速AT	ストラット	インテグラルアーム	前255/35R20後295/30R20	18,980,000円	リムジン アルラッド(左)
P68	***8.3	4980	1870	1480	2975	—	2030	5	8速AT	ストラット	インテグラルアーム	前255/35R20後295/30R20	19,390,000円	リムジン アルラッド(右)
P68	***8.3	4980	1870	1480	2975	—	2100	5	8速AT	ストラット	インテグラルアーム	前255/35R20後285/30R20	19,779,000円	ツーリング アルラッド(左)
P68	***8.3	4980	1870	1480	2975	—	2100	5	8速AT	ストラット	インテグラルアーム	前255/35R20後285/30R20	20,189,000円	ツーリング アルラッド(右)
														B7(2016.3.25.FMC,2019.10.1.価格改定)
P78	—	5270	1900	1520	3210	—	2210	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前255/40R20後295/35R20	25,970,000円	ロング アルラッド(右)
														B8グランクーペ(2021.3.25.NEW)
P68	***8.4	5092	1932	1428	3023	−	2175	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/35R21後285/30R21	25,750,000円	アルラッド(右)
P68	***8.4	5092	1932	1428	3023	−	2175	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/35R21後285/30R21	25,300,000円	アルラッド(左)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機 ●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
BMW/BMW								
X7(2019.6.24.NEW,2021.2.24.一部仕様変更)								
xDrive40d(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	250(340)/4400【8[11]/10000】	700(71.4)/1750-2250[*53(5.4)500・**35(3.6)/2500]
xDrive40d デザインピュアエクセレンス(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	250(340)/4400【8[11]/10000】	700(71.4)/1750-2250[*53(5.4)500・**35(3.6)/2500]
xDrive40d Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	250(340)/4400【8[11]/10000】	700(71.4)/1750-2250[*53(5.4)500・**35(3.6)/2500]
M50i(右)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
MINI/MINI								
MINI3ドア(2014.3.25NEW,2021.5.25.MC)								
ONE(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	75(102)/3900	190(19.4)/1380-3600
クーパー(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	100(136)/4500	220(22.4)/1480-4100
クーパーS(右)	FF	B48A20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	141(192)/5000	280(28.5)/1350-4600
クーパーD(右)	FF	B37C15A	直3DOHCディーゼルターボ	1496	84.0×90.0	16.5	85(116)/4000	270(27.5)/1750-2250
ジョンクーパーワークス(右)	FF	B48A20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	170(231)/5200	320(32.6)/1450-4800
MINI5ドア(2014.10.2.NEW,2021.5.25.MC)								
ONE(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	75(102)/3900	190(19.4)/1380-3600
クーパー(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	100(136)/4500	220(22.4)/1480-4100
クーパーS(右)	FF	B48A20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	141(192)/5000	280(28.5)/1350-4600
クーパーD(右)	FF	B37C15A	直3DOHCディーゼルターボ	1496	84.0×90.0	16.5	85(116)/4000	270(27.5)/1750-2250
クーパーSD(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	125(170)/4000	360(36.7)/1500-2750
MINIコンバーチブル(2016.3.2.FMC,2021.5.25.MC)								
クーパー(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	100(136)/4500	220(22.4)/1480-4100
クーパーS(右)	FF	B48A20F	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	141(192)/5000	280(28.5)/1350-4600
ジョンクーパーワークス(右)	FF	B48A20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	170(231)/5200	320(32.6)/1450-4800
MINIクロスオーバー(2017.2.23.NEW,2021.5.7車種追加)								
バッキンガム(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	75(102)/3900	190(19.4)/1380-3600
クーパーD(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
クーパーD オール4(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
クーパーSD オール4(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
クーパーSE オール4(右)	4WD	B38A15A【P160】	直3DOHCターボ+モーター	1498	82.0×94.6	11.0	100(136)/4400【65(88)/4000】	220(22.4)/1300-4300【165/3000】
ジョンクーパーワークス(右)	4WD	B48A20E	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	9.5	225(306)/5000	450(45.9)/1750-4500
MINI クラブマン(2015.9.25.FMC,2021.5.2.一部価格改定)								
バッキンガム(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	75(102)/3900	190(19.4)/1380-3600
クーパー(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	100(136)/4500	220(22.4)/1480-4100
クーパーS(右)	FF	B48A20F	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	141(192)/5000	280(28.6)/1350-4600
クーパーS オール4(右)	4WD	B48A20F	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	141(192)/5000	280(28.6)/1350-4600
クーパーD(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350/1750-2500
クーパーSD(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
ジョンクーパーワークス(右)	4WD	B48A20E	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	9.5	225(306)/5000	450/1750-4500
BMW Alpina/BMW アルピナ								
D3 S(2020.5.11.NEW)								
リムジン アルラッド(右)	4WD	—	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	84.0×90.0	16.5	261(355)/4000-4200【8(11.0)】	730/(74.4)1750-2750
ツーリング アルラッド(右)	4WD	—	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	84.0×90.0	16.5	261(355)/4000-4200【8(11.0)】	730/(74.4)1750-2750
D5 S(2017.9.12.NEW,2020.6.20.MC)								
リムジン アルラッド(右)	4WD	—	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	84.0×90.0	16.5	255(347)/4000-4200【8(11.0)】	730(74.4)/1750-2750
B3(2019.10.23.NEW)								
リムジン アルラッド(左)	4WD	—	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	340(462)/5500-7000	700(71.4)/2500-4500
リムジン アルラッド(右)	4WD	—	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	340(462)/5500-7000	700(71.4)/2500-4500
ツーリング アルラッド(右)	4WD	—	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	340(462)/5500-7000	700(71.4)/2500-4500
B5(2017.3.10.FMC,2020.6.20.MC)								
リムジン アルラッド(左)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
リムジン アルラッド(右)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
ツーリング アルラッド(左)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
ツーリング アルラッド(右)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
B7(2016.3.25.FMC,2019.10.1.価格改定)								
ロング アルラッド(右)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	447(608)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
B8グランクーペ(2021.3.25.NEW)								
アルラッド(右)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000
アルラッド(左)	4WD	—	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.5	457(621)/5500-6500	800(81.6)/2000-5000

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														BMW／BMW
														8シリーズ カブリオレ(2019.2.19.NEW,2020.4.24,車種追加,2021.4.1価格改定)
P68	—	4870	1905	1355	2825	5.7	2030	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/35R20	23,780,000円	M8(右/左)
P68	—	4870	1905	1355	2825	5.7	2030	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/35R20	25,840,000円	M8 コンペティション(右/左)
														8シリーズ グランクーペ(2019.10.25.NEW,2020.4,24,価格改定,2021.4.1価格改定)
P68	10.8	5085	1930	1400	3025	5.5	1870	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	11,720,000円	840i(右)
P68	10.8	5085	1930	1400	3025	5.5	1870	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	13,200,000円	840i Mスポーツ(右)
D66	12.0	5085	1930	1400	3025	5.5	1980	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	12,470,000円	840d xDrive(右)
D66	12.0	5085	1930	1400	3025	5.5	1980	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	13,950,000円	840d xDrive Mスポーツ(右)
P68	8.1	5085	1930	1405	3025	5.5	2090	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	17,440,000円	M850i xDrive
P68	8.8	5105	1945	1420	3025	6.1	2000	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/35R20	22,310,000円	M8(右/左)
P68	8.8	5105	1945	1420	3025	6.1	2000	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/35R20	24,370,000円	M8 コンペティション(右/左)
														Z4(2019.3.25,FMC,2021.4.1.価格改定)
P52	12.6	4335	1865	1305	2470	5.2	1490	2	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,910,000円	sDrive20i Mスポーツ(右)
P52	11.6	4335	1865	1305	2470	5.2	1580	2	8速AT	ストラット	5リンク	前255/35R19後275/35R19	8,660,000円	M40i(右)
														X1(2015.10.16.FMC,2021.4.30.一部仕様変更,20218.1価格改定)
P61	13.0	4455	1820	1610	2670	5.4	1520	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	4,670,000円	sDrive18i xライン(右)
D61	15.3	4455	1820	1610	2670	5.4	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	5,030,000円	xDrive18d xライン エディション ジョイ+(右)
D61	15.3	4455	1820	1610	2670	5.4	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	5,280,000円	xDrive18d xライン(右)
D61	15.3	4455	1820	1600	2670	5.4	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	5,210,000円	xDrive18d Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
D61	15.3	4455	1820	1600	2670	5.4	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R18	5,460,000円	xDrive18d Mスポーツ(右)
														X2(2018.4.16NEW,2021.4.30.一部仕様変更)
P61	13.0	4375	1825	1535	2670	5.1	1500	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/45R19	4,960,000円	sDrive18i Mスポーツ X(右)
D61	14.5	4375	1825	1535	2670	5.1	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/45R19	5,390,000円	xDrive20d Mスポーツ X エディション ジョイ+(右)
D61	14.5	4375	1825	1535	2670	5.1	1680	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/45R19	5,640,000円	xDrive20d Mスポーツ X(右)
P61	11.6	4375	1825	1535	2670	5.1	1670	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/45R19	7,050,000円	M35i(右)
														X3(2017.10.19.FMC,2020.11.17.一部改良)
P65	11.5	4720	1890	1675	2865	5.7	1830	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/60R18	6,750,000円	xDrive20i(右)
P65	11.5	4720	1890	1675	2865	5.7	1830	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	7,210,000円	xDrive20i xライン(右)
D60	14.0	4720	1890	1675	2865	5.7	1870	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	7,420,000円	xDrive20d xライン(右)
D60	14.0	4720	1890	1675	2865	5.7	1870	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	7,450,000円	xDrive20d Mスポーツ(右)
P50	11.8	4720	1890	1675	2865	5.7	2060	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	7,780,000円	xDrive30e xライン エディション ジョイ+(右)
P50	11.8	4720	1890	1675	2865	5.7	2060	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	8,330,000円	xDrive30e xライン(右)
P50	11.8	4720	1890	1675	2865	5.7	2060	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	7,810,000円	xDrive30e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
P50	11.8	4720	1890	1675	2865	5.7	2060	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	8,360,000円	xDrive30e Mスポーツ(右)
P65	10.4	4725	1895	1675	2865	5.7	1920	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前245/40R21後275/35R21	8,890,000円	M40i(右)
D68	13.6	4725	1895	1675	2865	5.7	2050	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前245/40R21後275/35R21	9,080,000円	M40d(右)
P65	9.1	4730	1895	1675	2865	5.8	2030	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前255/40R21後265/40R21	12,100,000円	X3 M(右)
P65	9.1	4730	1895	1675	2865	5.8	2030	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前255/40R21後265/40R21	13,130,000円	X3 M コンペティション(右)
														X4(2018.9.6.NEW,2021.8.1.価格改定)
D60	14.0	4760	1920	1620	2865	5.7	1880	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/60R18	6,950,000円	xDrive20d(右)
D60	14.0	4760	1920	1620	2865	5.7	1880	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	7,740,000円	xDrive20d Mスポーツ(右)
P65	11.4	4760	1920	1620	2865	5.7	1840	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	245/50R19	8,380,000円	xDrive30i Mスポーツ(右)
P65	10.3	4760	1940	1620	2865	5.7	1870	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前245/40R21後275/35R21	9,250,000円	X4 M40i(右)
P65	9.1	4760	1925	1620	2865	5.8	2030	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前255/40R21後265/40R21	12,360,000円	X4 M(右)
P65	9.1	4760	1925	1620	2865	5.8	2030	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前255/40R21後265/40R21	13,390,000円	X4 M コンペティション(右)
														X5(2019.2.27.FMC,2021.2.24.一部仕様変更)
D80	12.4	4935	2005	1770	2975	5.9	2260	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/50R19	9,450,000円	xDrive35d(右)
D80	12.4	4935	2005	1770	2975	5.9	2270	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R20後305/40R20	10,430,000円	xDrive35d Mスポーツ(右)
P69	12.0	4935	2005	1770	2975	5.9	2500	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/50R19	10,280,000円	xDrive45e(右)
P69	12.0	4935	2005	1770	2975	5.9	2500	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R20後305/40R20	11,180,000円	xDrive45e Mスポーツ(右)
P83	8.0	4935	2005	1770	2975	5.9	2310	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R21後315/35R21	13,610,000円	M50i(右)
P83	7.4	4955	2015	1770	2970	6.0	2400	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前295/35R21後315/30R22	18,590,000円	X5 M コンペティション(右)
														X6(2019.12.25.FMC,2021.2.24.一部仕様変更)
D80	12.4	4945	2005	1695	2975	5.9	2240	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	265/50R19	9,970,000円	xDrive35d(右)
D80	12.4	4945	2005	1695	2975	5.9	2240	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/45R20後305/40R20	10,810,000円	xDrive35d Mスポーツ(右)
P83	7.8	4945	2005	1695	2975	5.9	2260	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/40R21後315/35R21	14,020,000円	M50i(右)
P83	7.4	4955	2020	1695	2970	6.0	2370	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前295/35R21後315/30R22	18,990,000円	X6 M コンペティション(右/左)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
BMW／BMW								
8シリーズ カブリオレ(2019.2.19.NEW,2020.4.24,車種追加,2021.4.1価格改定)								
M8(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	441(600)/6000	750(76.5)/1800-5600
M8 コンペティション(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	460(625)/6000	750(76.5)/1800-5860
8シリーズ グランクーペ(2019.10.25.NEW,2020.4,24,価格改定,2021.4.1価格改定)								
840i(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5000	500(51.0)/1600-4500
840i Mスポーツ(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5000	500(51.0)/1600-4500
840d xDrive(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
840d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
M850i xDrive	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
M8(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	441(600)/6000	750(76.5)/1800-5600
M8 コンペティション(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	460(625)/6000	750(76.5)/1800-5860
Z4(2019.3.25,FMC,2021.4.1.価格改定)								
sDrive20i Mスポーツ(右)	FR	B48B20B	直4DOHCターボ	1988	82.0×94.6	10.2	145(197)/4500	320(32.6)/1450-4200
M40i(右)	FR	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	285(387)/5800	500(51.0)/1800-5000
X1(2015.10.16.FMC,2021.4.30.一部仕様変更,20218.1価格改定)								
sDrive18i xライン(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
xDrive18d xライン エディション ジョイ+(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
xDrive18d xライン(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
xDrive18d Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
xDrive18d Mスポーツ(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
X2(2018.4.16NEW,2021.4.30.一部仕様変更)								
sDrive18i Mスポーツ X(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
xDrive20d Mスポーツ X エディション ジョイ+(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
xDrive20d Mスポーツ X(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
M35i(右)	4WD	B48A20E	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	9.5	225(306)/5000	450(45.9)/1750-4500
X3(2017.10.19.FMC,2020.11.17.一部改良)								
xDrive20i(右)	4WD	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
xDrive20i xライン(右)	4WD	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
xDrive20d xライン(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
xDrive20d Mスポーツ(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
xDrive30e xライン エディション ジョイ+(右)	4WD	B48B20A【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
xDrive30e xライン(右)	4WD	B48B20A【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
xDrive30e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B48B20A【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
xDrive30e Mスポーツ(右)	4WD	B48B20A【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
M40i(右)	4WD	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	285(387)/5800	500(50.9)/1800-5000
M40d(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	250(340)/4400【8[11]/10000】	700(71.4)/1750-2250【53(5.4)/500】
X3 M(右)	4WD	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	353(480)/6250	600(61.2)/2600-5600
X3 M コンペティション(右)	4WD	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	600(61.2)/2600-5950
X4(2018.9.6.NEW,2021.8.1.価格改定)								
xDrive20d(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
xDrive20d Mスポーツ(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
xDrive30i Mスポーツ(右)	4WD	B48B20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	185(252)/5200	350(35.7)/1450-4800
X4 M40i(右)	4WD	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	9.3	285(387)/5800	500(51.0)/1800-5000
X4 M(右)	4WD	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	353(480)/6250	600(61.2)/2600-5600
X4 M コンペティション(右)	4WD	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	600(61.2)/2600-5950
X5(2019.2.27.FMC,2021.2.24.一部仕様変更)								
xDrive35d(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	210(286)/4000【8[11]/10000】	650(66.3)/1500-2500【*53(5.4)500・**35(3.6)/2500】
xDrive35d Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	210(286)/4000【8[11]/10000】	650(66.3)/1500-2500【*53(5.4)500・**35(3.6)/2500】
xDrive45e(右)	4WD	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265(27.0)/1500】
xDrive45e Mスポーツ(右)	4WD	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265(27.0)/1500】
M50i(右)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
X5 M コンペティション(右)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	460(625)/6000	750(76.5)/1800-5860
X6(2019.12.25.FMC,2021.2.24.一部仕様変更)								
xDrive35d(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	210(286)/4000【8[11]/10000】	650(66.3)/1500-2500【*53(5.4)500・**35(3.6)/2500】
xDrive35d Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B【JA1S03M0】	直6DOHCディーゼルターボ+モーター	2992	84.0×90.0	16.5	210(286)/4000【8[11]/10000】	650(66.3)/1500-2500【*53(5.4)500・**35(3.6)/2500】
M50i(右)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
X6 M コンペティション(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	460(625)/6000	750(76.5)/1800-5860

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														BMW／BMW
														5シリーズ セダン(2017.1.12.NEW,2020.9.28.MC,2021.4.1価格改定)
D66	15.0	4975	1870	1480	2975	5.8	1770	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,410,000円	523d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
D66	15.0	4975	1870	1480	2975	5.8	1770	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,670,000円	523d xDrive Mスポーツ(右)
P68	12.5	4975	1870	1480	2975	5.7	1690	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	8,550,000円	530i ラグジュアリー(右／左)
P68	12.5	4975	1870	1480	2975	5.7	1690	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,800,000円	530i Mスポーツ(右／左)
P46	12.8	4975	1870	1485	2975	5.7	1910	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	8,250,000円	530e ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)
P46	12.8	4975	1870	1485	2975	5.7	1910	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	8,810,000円	530e ラグジュアリー(右)
P46	12.8	4975	1870	1485	2975	5.7	1910	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,500,000円	530e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
P46	12.8	4975	1870	1485	2975	5.7	1910	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,060,000円	530e Mスポーツ(右)
P68	8.3	4975	1870	1465	2975	5.8	1940	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R20後275/35R20	13,350,000円	M550i xDrive(右)
P68	—	4990	1905	1480	2980	5.9	1940	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/35R20	18,140,000円	M5(右／左)
P68	—	4990	1905	1475	2980	5.9	1950	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/35R20	19,000,000円	M5 コンペティション(右／左)
														5シリーズ ツーリング(2017.6.22.FMC,2020.9.28.MC,2021.4.1価格改定)
D66	15.0	4975	1870	1500	2975	5.8	1840	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	8,240,000円	523d xDrive ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)
D66	15.0	4975	1870	1500	2975	5.8	1840	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	8,500,000円	523d xDrive ラグジュアリー(右)
D66	15.0	4975	1870	1500	2975	5.8	1860	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,790,000円	523d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
D66	15.0	4975	1870	1500	2975	5.8	1860	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,050,000円	523d xDrive Mスポーツ(右)
P68	12.5	4975	1870	1500	2975	5.7	1780	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	9,180,000円	530i Mスポーツ(右)
P68	10.5	4975	1870	1500	2975	5.8	1900	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	11,560,000円	540i xDrive Mスポーツ(右)
														7シリーズ セダン(2015.10.7.FMC,2020.5.2.車種追加,2021.4.1価格改定)
P78	10.8	5125	1900	1480	3070	5.8	1880	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	245/50R18	11,100,000円	740i(右)
P78	10.8	5125	1900	1480	3070	5.8	1900	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	245/50R18	11,800,000円	740i ラグジュアリー(右)
P78	10.8	5125	1900	1480	3070	5.8	1900	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	13,010,000円	740i Mスポーツ(右)
P78	10.8	5265	1900	1485	3210	6.1	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	15,140,000円	740Li エクセレンス(右)
P78	10.8	5265	1900	1485	3210	6.1	2010	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	15,140,000円	740Li Mスポーツ(右)
D78	13.1	5125	1900	1480	3070	5.9	2070	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	245/50R18	12,280,000円	740d xDrive ラグジュアリー(右)
D78	13.1	5125	1900	1480	3070	5.9	2070	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	13,490,000円	740d xDrive Mスポーツ(右)
D78	13.1	5265	1900	1485	3210	6.1	2170	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	15,620,000円	740Ld xDrive エクセレンス(右)
D78	13.1	5265	1900	1485	3210	6.1	2170	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	15,620,000円	740Ld xDrive Mスポーツ(右)
P46	12.0	5125	1900	1480	3070	5.8	2090	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	245/50R18	11,860,000円	745e ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)
P46	12.0	5125	1900	1480	3070	5.8	2090	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	245/50R18	12,410,000円	745e ラグジュアリー(右)
P46	12.0	5125	1900	1480	3070	5.8	2090	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	13,120,000円	745e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
P46	12.0	5125	1900	1480	3070	5.8	2090	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	13,680,000円	745e Mスポーツ(右)
P46	11.0	5265	1900	1485	3210	6.1	2260	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	15,480,000円	745Le xDrive エクセレンス エディション ジョイ+(右)
P46	11.0	5265	1900	1485	3210	6.1	2260	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	16,040,000円	745Le xDrive エクセレンス(右)
P46	11.0	5265	1900	1485	3210	6.1	2260	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	15,480,000円	745Le xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
P46	11.0	5265	1900	1485	3210	6.1	2260	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	16,040,000円	745Le xDrive Mスポーツ(右)
P78	8.4	5125	1900	1480	3070	5.9	2110	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/45R19後275/40R19	16,170,000円	750i xDrive ラグジュアリー(右／左)
P78	8.4	5125	1900	1480	3070	5.9	2110	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	17,340,000円	750i xDrive Mスポーツ(右／左)
P78	8.3	5265	1900	1485	3210	6.1	2200	5(4)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	18,940,000円	750Li xDrive エクセレンス(右／左)
P78	8.3	5265	1900	1485	3210	6.1	2200	5(4)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	18,940,000円	750Li xDrive M スポーツ(右／左)
P78	6.7	5265	1900	1485	3210	6.1	2320	5(4)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	26,130,000円	M760Li xDrive(右／左)
P78	6.7	5265	1900	1485	3210	6.1	2320	5(4)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	インテグラルアーム	前245/40R20後275/35R20	26,130,000円	M760Li xDrive V12エクセレンス(右／左)
														8シリーズ クーペ(2018.11.9.NEW,2020.4.24,車種追加,2021.4.1価格改定)
P68	11.3	4855	1900	1340	2820	5.2	1780	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	12,080,000円	840i(右)
P68	11.3	4855	1900	1340	2820	5.2	1780	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	13,350,000円	840i Mスポーツ(右)
D66	12.5	4855	1900	1340	2820	5.2	1880	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	12,830,000円	840d xDrive(右)
D66	12.5	4855	1900	1340	2820	5.2	1880	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	14,100,000円	840d xDrive Mスポーツ(右)
P68	8.1	4855	1900	1345	2820	5.2	1990	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	17,760,000円	M850i xDrive(右/左)
P68	—	4870	1905	1360	2825	5.7	1910	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/30R20	22,680,000円	M8(右/左)
P68	—	4870	1905	1360	2825	5.7	1910	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前275/35R20後285/30R20	24,740,000円	M8 コンペティション(右/左)
														8シリーズ カブリオレ(2019.2.19.NEW,2020.4.24,車種追加,2021.4.1価格改定)
P68	11.3	4855	1900	1340	2820	5.2	1900	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	13,080,000円	840i(右)
P68	11.3	4855	1900	1340	2820	5.2	1900	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	14,210,000円	840i Mスポーツ(右)
D66	12.0	4855	1900	1340	2820	5.2	2010	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R18後275/40R18	13,830,000円	840d xDrive(右)
D66	12.0	4855	1900	1340	2820	5.2	2010	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	14,960,000円	840d xDrive Mスポーツ(右)
P68	8.1	4855	1900	1345	2820	5.2	2120	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/35R20後275/30R20	19,050,000円	M850i xDrive

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、(　)内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
BMW／BMW								
5シリーズ セダン(2017.1.12.NEW,2020.9.28.MC,2021.4.1価格改定)								
523d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
523d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
530i ラグジュアリー(右／左)	FR	B48B20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	185(252)/5200	350(35.7)/1450-4800
530i Mスポーツ(右／左)	FR	B48B20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	185(252)/5200	350(35.7)/1450-4800
530e ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)	FR	B48B20A+【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
530e ラグジュアリー(右)	FR	B48B20A+【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
530e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	FR	B48B20A+【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
530e Mスポーツ(右)	FR	B48B20A+【P251】	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000【80(109)/3140】	300(30.6)/1350-4000【265(27.0)/1500】
M550i xDrive(右)	4WD	N63B44D	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.0	390(530)/5500	750(76.5)1800-5500
M5(右／左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.0	441(600)/6000	750(76.5)/1800-5600
M5 コンペティション(右／左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.0×88.3	10.0	460(625)/6000	750(76.5)/1800-5860
5シリーズ ツーリング(2017.6.22.FMC,2020.9.28.MC,2021.4.1価格改定)								
523d xDrive ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
523d xDrive ラグジュアリー(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
523d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
523d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
530i Mスポーツ(右)	FR	B48B20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	185(252)5200	350(35.7)/1450-4800
540i xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5500	450(45.9)/1500-5200
7シリーズ セダン(2015.10.7.FMC,2020.5.2.車種追加,2021.4.1価格改定)								
740i(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)5500	450(45.9)/1500-5200
740i ラグジュアリー(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)5500	450(45.9)/1500-5200
740i Mスポーツ(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)5500	450(45.9)/1500-5200
740Li エクセレンス(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)5500	450(45.9)/1500-5200
740Li Mスポーツ(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)5500	450(45.9)/1500-5200
740d xDrive ラグジュアリー(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
740d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
740Ld xDrive エクセレンス(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
740Ld xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
745e ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)	FR	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745e ラグジュアリー(右)	FR	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	FR	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745e Mスポーツ(右)	FR	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745Le xDrive エクセレンス エディション ジョイ+(右)	4WD	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745Le xDrive エクセレンス(右)	4WD	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745Le xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
745Le xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B58B30C【P251】	直6DOHCターボ+モーター	2997	82.0×94.6	11.0	210(286)/5000【83(113)/3170】	450(45.9)/1500-3500【265/1500】
750i xDrive ラグジュアリー(右／左)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
750i xDrive Mスポーツ(右／左)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
750Li xDrive エクセレンス(右／左)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
750Li xDrive M スポーツ(右／左)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
M760Li xDrive(右／左)	4WD	N74B66C	V12DOHCツインターボ	6591	89.0×88.3	11.0	448(609)/5500	850(86.7)/1550-5000
M760Li xDrive V12エクセレンス(右／左)	4WD	N74B66C	V12DOHCツインターボ	6591	89.0×88.3	11.0	448(609)/5500	850(86.7)/1550-5000
8シリーズ クーペ(2018.11.9.NEW,2020.4.24,車種追加,2021.4.1価格改定)								
840i(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5000	500(51.0)/1600-4500
840i Mスポーツ(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5000	500(51.0)/1600-4500
840d xDrive(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	82.0×94.6	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
840d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルツインターボ	2992	82.0×94.6	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
M850i xDrive(右/左)	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600
M8(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	441(600)/6000	750(76.5)/1800-5600
M8 コンペティション(右/左)	4WD	S63B44B	V8DOHCツインターボ	4394	89.3×88.3	10.0	460(625)/6000	750(76.5)/1800-5860
8シリーズ カブリオレ(2019.2.19.NEW,2020.4.24,車種追加,2021.4.1価格改定)								
840i(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5000	500(51.0)/1600-4500
840i Mスポーツ(右)	FR	B58B30C	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	250(340)/5000	500(51.0)/1600-4500
840d xDrive(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
840d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B57D30B	直6DOHCディーゼルターボ	2992	84.0×90.0	16.5	235(320)/4400	680(69.3)/1750-2250
M850i xDrive	4WD	N63B44D	V8DOHCターボ	4394	89.3×88.3	10.5	390(530)/5500	750(76.5)/1800-4600

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量（L）	WLTCモード燃費（km/L）	全長（mm）	全幅（mm）	全高（mm）	ホイールベース（mm）	最小回転半径（m）	車両重量（kg）	乗車定員（名）	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名（発売年月日） / グレード（ハンドル位置）
														BMW／BMW
														2シリーズ グランツアラー（2015.5.26.NEW,2021.10.1.価格改定）
P61	13.5	4585	1800	1640	2780	5.7	1590	7	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/55R17	4,370,000円	218i ラグジュアリー（右）
D61	16.7	4585	1800	1640	2780	5.7	1680	7	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/55R17	4,630,000円	218d ラグジュアリー（右）
D61	15.6	4585	1800	1640	2780	5.7	1740	7	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/55R17	4,880,000円	218d xDrive ラグジュアリー（右）
														3シリーズ セダン（2019.1.30.FMC,2020.8.20.車種追加,2021.9.3車種追加）
P59	13.4	4715	1825	1440	2850	5.3	1540	5	8速AT	ストラット	5リンク	205/60R16	4,950,000円	318i（右）
P59	13.4	4715	1825	1430	2850	5.3	1540	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	5,660,000円	318i Mスポーツ（右）
P59	13.8	4715	1825	1440	2850	5.3	1540	5	8速AT	ストラット	5リンク	205/60R16	5,450,000円	320i（右）
P59	13.8	4715	1825	1430	2850	5.3	1540	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,070,000円	320i Mスポーツ（右）
P59	13.2	4715	1825	1430	2850	5.3	1630	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,550,000円	330i Mスポーツ（右）
D59	15.3	4715	1825	1450	2850	5.7	1680	5	8速AT	ストラット	5リンク	225/50R17	5,800,000円	320d xDrive エディション ジョイ+（右）
D59	15.3	4715	1825	1450	2850	5.7	1680	5	8速AT	ストラット	5リンク	225/50R17	6,050,000円	320d xDrive（右）
D59	15.3	4715	1825	1440	2850	5.7	1680	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,320,000円	320d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+（右）
D59	15.3	4715	1825	1440	2850	5.7	1680	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,570,000円	320d xDrive Mスポーツ（右）
P59	11.7	4715	1825	1450	2850	5.7	1730	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/40R19後255/35R19	9,990,000円	M340 xDrive（右／左）
P40	13.5	4715	1825	1445	2850	5.4	1810	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,250,000円	330e Mスポーツ エディション ジョイ+（右）
P40	13.5	4715	1825	1450	2850	5.4	1810	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,810,000円	330e Mスポーツ（右）
P59	—	4805	1905	1435	2855	5.2	1740	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	13,240,000円	M3 セダン コンペティション（右）
P59	—	4805	1905	1435	2855	5.2	1740	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	14,360,000円	M3 セダン コンペティション トラックパッケージ（右）
P59	9.8	4805	1905	1435	2855		1800	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	13,540,000円	M3 セダン コンペティション M xDrive（右）
P59	−	4805	1905	1435	2855		1800	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	14,660,000円	M3 セダン コンペティション M xDrive トラックパッケージ（右）
														3シリーズ ツーリング（2019.9.26.FMC,2020.9.17.車種追加,2021.4.1価格改定）
P59	13.3	4715	1825	1470	2850	5.4	1610	5	8速AT	ストラット	5リンク	225/50R17	5,300,000円	318i（右）
P59	13.3	4715	1825	1460	2850	5.4	1610	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	5,920,000円	318i Mスポーツ（右）
P59	13.3	4715	1825	1470	2850	5.4	1610	5	8速AT	ストラット	5リンク	225/50R17	5,790,000円	320i（右）
P59	13.3	4715	1825	1460	2850	5.4	1610	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,310,000円	320i Mスポーツ（右）
D59	14.6	4715	1825	1475	2850	5.7	1730	5	8速AT	ストラット	5リンク	225/50R17	6,060,000円	320d xDrive エディション ジョイ+（右）
D59	14.6	4715	1825	1475	2850	5.7	1730	5	8速AT	ストラット	5リンク	225/50R17	6,300,000円	320d xDrive（右）
D59	14.6	4715	1825	1465	2850	5.7	1730	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,580,000円	320d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+（右）
D59	14.6	4715	1825	1465	2850	5.7	1730	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,830,000円	320d xDrive Mスポーツ（右）
P59	10.7	4720	1825	1470	2850	5.7	1800	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/40R19後255/35R19	10,250,000円	M340i xDrive（右）
														4シリーズ クーペ（2020.10.16.FMC,2021.9.3車種追加）
P59	13.4	4775	1850	1395	2850	5.3	1560	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R17	5,840,000円	420i （右）
P59	13.4	4775	1850	1395	2850	5.3	1560	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前225/45R18後255/40R18	6,390,000円	420i Mスポーツ（右）
P59	11.2	4775	1850	1395	2850	5.7	1740	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前225/40R19後255/35R19	10,380,000円	M440i xDrive（右／左）
P59	—	4805	1885	1395	2855	5.2	1710	4	6速MT	ストラット	マルチリンク	前275/40R18後285/35R19	12,980,000円	M4 クーペ（右／左）
P59	—	4805	1885	1395	2855	5.2	1730	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	13,480,000円	M4 クーペ コンペティション（右／左）
P59	—	4805	1885	1395	2855	5.2	1730	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	14,600,000円	M4 クーペ コンペティション トラックパッケージ（右／左）
P59	9.8	4805	1885	1395	2855	5.2	1790	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	13,780,000円	M4 クーペ コンペティション M xDrive（右／左）
P59	−	4805	1885	1395	2855	5.2	1790	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	14,900,000円	M4 クーペ コンペティション M xDrive トラックパッケージ（右／左）
														4シリーズグランクーペ（2020.10.16.FMC,2021.1.26.車種追加）
P60	16.0	4670	1825	1395	2810	5.4	1640	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,160,000円	420i Mスピリット（右）
P60	16.0	4670	1825	1395	2810	5.4	1640	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,600,000円	420i Mスポーツ（右）
P60	14.9	4670	1825	1410	2810	5.6	1700	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,480,000円	420i xDrive Mスピリット（右）
P60	14.9	4670	1825	1410	2810	5.6	1700	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/45R18後255/40R18	6,940,000円	420i xDrive Mスポーツ（右）
P60	15.4	4670	1825	1395	2810	5.4	1670	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/40R19後255/35R19	7,080,000円	430i Mスポーツ（右）
P60	13.5	4670	1825	1395	2810	5.4	1720	5	8速AT	ストラット	5リンク	前225/40R19後255/35R19	8,730,000円	440i Mスポーツ（右/左）
														4シリーズ カブリオレ（2021.2.25.FMC,2021.9.10車種追加）
P59	13.3	4775	1850	1395	2850	5.3	1710	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/50R17	6,410,000円	420i（右）
P59	13.3	4775	1850	1395	2850	5.3	1710	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前225/45R18後255/40R18	6,960,000円	420i Mスポーツ（右）
P59	10.9	4775	1850	1395	2850	5.7	1880	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前225/40R19後255/35R19	10,890,000円	M440i xDrive（右/左）
P59	9.6	4805	1885	1395	2855	5.2	1930	4	8速AT	ストラット	マルチリンク	前275/35R19後285/30R20	14,330,000円	M4 カブリオレ コンペティション M xDrive
														5シリーズ セダン（2017.1.12.NEW,2020.9.28.MC,2021.4.1価格改定）
P68	13.2	4975	1870	1480	2975	5.7	1630	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	7,520,000円	523i ラグジュアリー（右）
P68	13.2	4975	1870	1480	2975	5.7	1650	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/40R19後275/35R19	8,070,000円	523i Mスポーツ（右）
D66	15.0	4975	1870	1480	2975	5.8	1750	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	7,860,000円	523d xDrive ラグジュアリー エディション ジョイ+（右）
D66	15.0	4975	1870	1480	2975	5.8	1750	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	245/45R18	8,110,000円	523d xDrive ラグジュアリー（右）

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、(　)内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
BMW／BMW								
2シリーズ グランツアラー(2015.5.26.NEW,2021.10.1.価格改定)								
218i ラグジュアリー(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
218d ラグジュアリー(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
218d xDrive ラグジュアリー(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
3シリーズ セダン(2019.1.30.FMC,2020.8.20.車種追加,2021.9.3車種追加)								
318i(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	115(156)/4500	250(25.5)/1350-4000
318i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	115(156)/4500	250(25.5)/1350-4000
320i(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
320i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
330i Mスポーツ(右)	FR	B48B20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	190(258)/5000	400(40.8)/1550-4400
320d xDrive エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
320d xDrive(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
320d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
320d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
M340 xDrive(右／左)	4WD	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	285(387)/5800	500(51.0)/1800-5000
330e Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	FR	B48B20A+[P251]	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000[83(113)/3170]	300(30.6)/1350-4000[250(25.5)/3170]
330e Mスポーツ(右)	FR	B48B20A+[P251]	直4DOHCターボ+モーター	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000[83(113)/3170]	300(30.6)/1350-4000[250)(25.5/3170]
M3 セダン コンペティション(右)	FR	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
M3 セダン コンペティション トラックパッケージ(右)	FR	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
M3 セダン コンペティション M xDrive(右)	4WD	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
M3 セダン コンペティション M xDrive トラックパッケージ(右)	4WD	S58B30A	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
3シリーズ ツーリング(2019.9.26.FMC,2020.9.17.車種追加,2021.4.1価格改定)								
318i(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	115(156)/4500	250(25.5)/1350-4000
318i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	115(156)/4500	250(25.5)/1350-4000
320i(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
320i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
320d xDrive エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
320d xDrive(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
320d xDrive Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
320d xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルツインターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
M340i xDrive(右)	4WD	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	285(387)/5800	500(51.0)/1800-5000
4シリーズ クーペ(2020.10.16.FMC,2021.9.3車種追加)								
420i (右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
420i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
M440i xDrive(右／左)	4WD	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	285(38.7)/5800	500(51.0)/1800-5000
M4 クーペ(右／左)	FR	S58B30B	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	353(480)/6250	550(56.1)/2650-6130
M4 クーペ コンペティション(右／左)	FR	S58B30B	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
M4 クーペ コンペティション トラックパッケージ(右／左)	FR	S58B30B	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
M4 クーペ コンペティション M xDrive(右／左)	4WD	S58B30B	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
M4 クーペ コンペティション M xDrive トラックパッケージ(右／左)	4WD	S58B30B	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
4シリーズグランクーペ(2020.10.16.FMC,2021.1.26.車種追加)								
420i Mスピリット(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	270(27.5)/1350-4600
420i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	270(27.5)/1350-4600
420i xDrive Mスピリット(右)	4WD	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	270(27.5)/1350-4600
420i xDrive Mスポーツ(右)	4WD	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	270(27.5)/1350-4600
430i Mスポーツ(右)	FR	B48B20B	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	10.2	185(252)/5200	350(35.7)/1450-4800
440i Mスポーツ(右/左)	FR	B58B30A	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	240(326)/5500	450(45.9)/1380-5000
4シリーズ カブリオレ(2021.2.25.FMC,2021.9.10車種追加)								
420i(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
420i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	300(30.6)/1350-4000
M440i xDrive(右/左)	4WD	B58B30B	直6DOHCターボ	2997	82.0×94.6	11.0	285(38.7)/5800	500(51.0)/1800-5000
M4 カブリオレ コンペティション M xDrive	4WD	S58B30B	直6DOHCツインターボ	2992	84.0×90.0	9.3	375(510)/6250	650(66.3)/2750-5500
5シリーズ セダン(2017.1.12.NEW,2020.9.28.MC,2021.4.1価格改定)								
523i ラグジュアリー(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	290(29.6)/1350-4250
523i Mスポーツ(右)	FR	B48B20A	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	135(184)/5000	290(29.6)/1350-4250
523d xDrive ラグジュアリー エディション ジョイ+(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500
523d xDrive ラグジュアリー(右)	4WD	B47D20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	140(190)/4000	400(40.8)/1750-2500

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前/後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Audi／アウディ
														Q7(2016.1.14.FMC,2020.8.18.MC,2021.10.1.価格改定)
P85	9.3	5065	1970	1735	2995	5.7	2120	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/55R19	9,710,000円	55 TFSI クワトロ(右)
P85	9.3	5065	1970	1705	2995	5.7	2160	5(7)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	285/45R20	10,440,000円	55 TFSI クワトロ Sライン(右)
														Q8(2019.7.3,NEW,2020.8.18.車種追加,2021.10.1.価格改定)
P85	9.2	4995	1995	1705	2995	6.2	2150	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	275/50R20	10,490,000円	55 TFSI クワトロ(右)
P85	10.3	5005	1995	1690	2995	6.2	2170	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	285/40R22	11,610,000円	55 TFSI クワトロ Sライン(右)
P85	7.1	5010	2000	1700	2995	5.6	2410	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	295/35R23	18,970,000円	RS Q8(右／左)
														e-tron(2021.1.13.NEW,2021.10.1.価格改定)
71kWh	335km	4900	1935	1630	2930	5.7	2400	5	1速固定式	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/55R19	9,350,000円	50 クワトロ(右)
71kWh	335km	4900	1935	1630	2930	5.7	2400	5	1速固定式	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/50R20	10,690,000円	50 クワトロ アドバンスド(右)
71kWh	335km	4900	1935	1630	2930	5.7	2400	5	1速固定式	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/50R20	11,100,000円	50 クワトロ Sライン(右)
95kWh	—	4900	1935	1630	2930	5.7	2400	5	1速固定式	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	—	12,560,000円	55 クワトロ Sライン(右)
														e-tron スポーツバック(2020.9.17.NEW,2021.1.13.車種追加,2021.10.1.価格改定)
71kWh	335km	4900	1935	1615	2930	5.7	2410	5	1速固定式	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/50R20	11,450,000円	50 クワトロ Sライン(右)
95kWh	—	4900	1935	1615	2930	5.7	2410	5	1速固定式	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	—	12,910,000円	55 クワトロ Sライン(右)
														e-tron GT(2021秋導入予定)
93.4kWh	534km	4990	1965	1415	2900	—	2276	5	—	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前225/55R19後275/45R19	13,990,000円	クワトロ(右)
93.4kWh	534km	4990	1965	1395	2900	—	2347	5	—	ダブルウイッシュボーン	マルチリンク	前245/45R20後285/40R20	17,990,000円	RS(右)
														R8 クーペ(2016.3.26.FMC,2020.10.15.価格改定,2021.10.1.価格改定)
P83	—	4430	1940	1240	2650	—	1670	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/30R20後305/30R20	30,760,000円	V10 パフォーマンス 5.2 FSI クワトロ Sトロニック(右／左)
														R8 スパイダー(2017.3.28.FMC,2021.10.1.価格改定)
P80	—	4430	1940	1240	2650	—	1760	2	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	前245/30R20後305/30R20	32,250,000円	V10 パフォーマンス 5.2 FSI クワトロ Sトロニック(右／左)
														BMW／BMW
														i3(2013.11.13.NEW,2021.5.1.一部価格改定)
42.2kWh	360km	4020	1775	1550	2570	4.6	1320	4	—	ストラット	マルチリンク	155/70R19	5,050,000円	I3 エディション ジョイ+(右)
42.2kWh	360km	4020	1775	1550	2570	4.6	1320	4	—	ストラット	マルチリンク	155/70R19	5,660,000円	I3(右)
P9	19.0	4020	1775	1550	2570	4.6	1440	4	—	ストラット	マルチリンク	前155/70R19後175/60R19	5,550,000円	I3 エディション ジョイ+ レンジ・エクステンダー装備車(右)
P9	19.0	4020	1775	1550	2570	4.6	1440	4	—	ストラット	マルチリンク	前155/70R19後175/60R19	6,160,000円	I3 レンジエクステンダー装着車(右)
														1シリーズ(2019.8.29.FMC,2021.6.2.一部仕様変更,2021.8.1価格改定)
P50	13.7	4335	1800	1465	2670	5.4	1390	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/55R16	3,620,000円	118I(右)
P50	13.7	4335	1800	1465	2670	5.4	1390	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/50R16	4,000,000円	118I プレイ(右)
P50	13.7	4355	1800	1465	2670	5.4	1390	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	4,360,000円	118I Mスポーツ(右)
D50	16.7	4335	1800	1465	2670	5.4	1490	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/55R16	4,070,000円	118d プレイエディション ジョイ+(右)
D50	16.7	4335	1800	1465	2670	5.4	1490	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/55R16	4,350,000円	118d プレイ(右)
D50	16.7	4355	1800	1465	2670	5.4	1490	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	4,430,000円	118d Mスポーツ エディション ジョイ+(右)
D50	16.7	4355	1800	1465	2670	5.4	1490	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	4,710,000円	118d Mスポーツ(右)
P50	12.0	4355	1800	1465	2670	5.4	1580	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	6,410,000円	M135I xDrive(右)
														2シリーズ クーペ(2014.2.26.NEW,2021.4.1価格改定)
P52	*10.8	4475	1855	1410	2695	5.6	1610	4	6速MT	ストラット	5リンク	前245/35R19後265/35R19	9,090,000円	M2コンペティション(右)
P52	*11.2	4475	1855	1410	2695	5.6	1630	4	7速DCT	ストラット	5リンク	前245/35R19後265/35R19	9,350,000円	M2コンペティション(右)
P52	*9.6	4461	1871	1414	2693	5.6	1625	4	6速MT	ストラット	6リンク	前245/35R19後265/35R19	12,600,000円	M2 CS(右)
P52	*10.4	4461	1871	1414	2693	5.6	1650	4	7速DCT	ストラット	7リンク	前245/35R19後265/35R19	12,850,000円	M2 CS(右)
														2シリーズ グランクーペ(2019.10.3.NEW,2021.6.2.一部仕様変更,20218.1価格改定)
P50	13.8	4535	1800	1430	2670	5.4	1420	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/55R16	3,940,000円	218I(右)
P50	13.8	4535	1800	1430	2670	5.4	1420	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/50R16	4,320,000円	218I プレイ(右)
P50	13.8	4540	1800	1430	2670	5.4	1420	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	4,680,000円	218I Mスポーツ(右)
D50	17.1	4535	1800	1430	2670	5.4	1510	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/50R16	4,420,000円	218d プレイ　エディションジョイ+(右)
D50	17.1	4535	1800	1430	2670	5.4	1510	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/50R16	4,700,000円	218d プレイ(右)
D50	17.1	4540	1800	1430	2670	5.4	1510	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	4,780,000円	218d Mスポーツ　エディションジョイ+(右)
D50	17.1	4540	1800	1430	2670	5.4	1510	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	5,060,000円	218d Mスポーツ(右)
P50	11.9	4540	1800	1430	2670	5.4	1590	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	225/40R18	6,730,000円	M235I xDrive(右)
														2シリーズ アクティブツアラー(2014.10.1.NEW,2021.4.1.価格改定)
P51	13.5	4375	1800	1550	2670	5.5	1460	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/60R16	3,910,000円	218I(右)
P51	13.5	4375	1800	1550	2670	5.5	1460	5	7速DCT	ストラット	マルチリンク	205/55R17	4,490,000円	218I ラグジュアリー(右)
D51	16.7	4375	1800	1550	2670	5.5	1570	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/55R17	4,760,000円	218d ラグジュアリー(右)
D51	15.6	4375	1800	1550	2670	5.5	1630	5	8速AT	ストラット	マルチリンク	205/60R16	4,430,000円	218d xDrive(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Audi/アウディ								
Q7(2016.1.14.FMC,2020.8.18.MC,2021.10.1.価格改定)								
55 TFSI クワトロ(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	10.1	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
55 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	10.1	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
Q8(2019.7.3,NEW,2020.8.18.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
55 TFSI クワトロ(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
55 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DCB	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
RS Q8(右/左)	4WD	DHU	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	7.1	441(600)/6000	800(81.6)/2200-4500
e-tron(2021.1.13.NEW,2021.10.1.価格改定)								
50 クワトロ(右)	4WD	【EAS-EAW】	モーター	—	—	—	【230】	【540】
50 クワトロ アドバンスド(右)	4WD	【EAS-EAW】	モーター	—	—	—	【230】	【540】
50 クワトロ Sライン(右)	4WD	【EAS-EAW】	モーター	—	—	—	【230】	【540】
55 クワトロ Sライン(右)	4WD	【EAS-EAW】	モーター	—	—	—	【265】	【561】
e-tron スポーツバック(2020.9.17.NEW,2021.1.13.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
50 クワトロ Sライン(右)	4WD	【EAS-EAW】	モーター	—	—	—	【230】	【540】
55 クワトロ Sライン(右)	4WD	【EAS-EAW】	モーター	—	—	—	【265】	【561】
e-tron GT(2021秋導入予定)								
クワトロ(右)	4WD	—	モーター	—	—	—	【390】	【640】
RS(右)	4WD	—	モーター	—	—	—	【475】	【830】
R8 クーペ(2016.3.26.FMC,2020.10.15.価格改定,2021.10.1.価格改定)								
V10 パフォーマンス 5.2 FSI クワトロ Sトロニック(右/左)	4WD	DMW	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	456(620)/8000	580(59.1)/6600
R8 スパイダー(2017.3.28.FMC,2021.10.1.価格改定)								
V10 パフォーマンス 5.2 FSI クワトロ Sトロニック(右/左)	4WD	DMW	V10DOHC	5204	84.5×92.8	12.7	456(620)/8000	580(59.1)/6600
BMW/BMW								
i3(2013.11.13.NEW,2021.5.1.一部価格改定)								
I3 エディション ジョイ+(右)	RWD	【P250モーター】	モーター	—	—	—	【125(170)/5200】	【250(25.5)/100-4800】
I3(右)	RWD	【P250モーター】	モーター	—	—	—	【125(170)/5200】	【250(25.5)/100-4800】
I3 エディション ジョイ+ レンジ・エクステンダー装備車(右)	RWD	【P250モーター】+W20K06A	モーター+発電用直2DOHC	647	—	—	【125(170)/5200】+28(38)/5000	【250(25.5)/100-4800】+56(5.7)/4500
I3 レンジエクステンダー装着車(右)	RWD	【P250モーター】+W20K06A	モーター+発電用直2DOHC	647	—	—	【125(170)/5200】+28(38)/5000	【250(25.5)/100-4800】+56(5.7)/4500
1シリーズ(2019.8.29.FMC,2021.6.2.一部仕様変更,2021.8.1価格改定)								
118I(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1499	82.0×94.6	10.5	103(140)/4600-6500	220(22.4)/1480-4200
118I プレイ(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1499	82.0×94.6	10.5	103(140)/4600-6500	220(22.4)/1480-4200
118I Mスポーツ(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1499	82.0×94.6	10.5	103(140)/4600-6500	220(22.4)/1480-4200
118d プレイエディション ジョイ+(右)	FF	N47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
118d プレイ(右)	FF	N47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
118d Mスポーツ エディション ジョイ+(右)	FF	N47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
118d Mスポーツ(右)	FF	N47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
M135I xDrive(右)	4WD	B48A20E	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	—	225(306)/5000-6250	450(45.9)/1750-4500
2シリーズ クーペ(2014.2.26.NEW,2021.4.1価格改定)								
M2コンペティション(右)	FR	S55B30A	直6DOHCツインターボ	2979	84.0×89.6	10.2	302(410)/6250	550(56.1)/2350-5230
M2コンペティション(右)	FR	S55B30A	直6DOHCツインターボ	2979	84.0×89.6	10.2	302(410)/6250	550(56.1)/2350-5230
M2 CS(右)	FR	S55B30A	直6DOHCツインターボ	2979	84.0×89.6	10.2	331(450)/6250	550(56.1)/2350-5500
M2 CS(右)	FR	S55B30A	直6DOHCツインターボ	2979	84.0×89.6	10.2	331(450)/6250	550(56.1)/2350-5500
2シリーズ グランクーペ(2019.10.3.NEW,2021.6.2.一部仕様変更,20218.1価格改定)								
218I(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
218I プレイ(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
218I Mスポーツ(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
218d プレイ エディションジョイ+(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	11.0	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
218d プレイ(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	11.0	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
218d Mスポーツ エディションジョイ+(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	11.0	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
218d Mスポーツ(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	11.0	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
M235I xDrive(右)	4WD	B48A20E	直4DOHCターボ	1998	82.0×94.6	11.0	225(306)/5000	450(45.9)/1750-4500
2シリーズ アクティブツアラー(2014.10.1.NEW,2021.4.1.価格改定)								
218I(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
218I ラグジュアリー(右)	FF	B38A15A	直3DOHCターボ	1498	82.0×94.6	11.0	103(140)/4600	220(22.4)/1480-4200
218d ラグジュアリー(右)	FF	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500
218d xDrive(右)	4WD	B47C20B	直4DOHCディーゼルターボ	1995	84.0×90.0	16.5	110(150)/4000	350(35.7)/1750-2500

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)
														Audi／アウディ
														A5 クーペ(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)
D58	14.6	4705	1845	1365	2765	5.4	1650	4	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	7,110,000円	40 TDI クワトロ Sライン(右)
P58	12.9	4705	1845	1365	2765	5.4	1600	4	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	7,210,000円	45 TFSI クワトロ Sライン(右)
P58	10.6	4705	1845	1365	2765	5.4	1690	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/35R19	9,450,000円	S5 クーペ(右／左)
P58	9.9	4715	1860	1365	2765	5.4	1750	4	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	275/30R20	13,680,000円	RS 5 クーペ(右／左)
														A6(2019.3.12.FMC,2020.9.15.車種追加,2021.10.1.価格改定)
D63	16.1	4940	1885	1430	2925	5.7	1830	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/55R18	7,640,000円	40 TDI クワトロ スポーツ(右)
P73	11.4	4940	1885	1430	2925	5.7	1770	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/55R18	7,940,000円	45 TFSI クワトロ スポーツ(右)
P73	10.8	4950	1885	1430	2925	5.7	1850	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/45R19	10,960,000円	55 TFSI クワトロ Sライン(右)
P73	9.5	4955	1885	1420	2925	5.7	1950	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/40R20	13,490,000円	S6(右／左)
														A6 アバント(2019.3.12.FMC,2020.11.28.車種追加,2021.10.1.価格改定)
D63	16.1	4940	1885	1465	2925	5.7	1880	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/55R18	8,000,000円	40 TDI クワトロ スポーツ(右)
P73	11.4	4940	1885	1465	2925	5.7	1820	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/55R18	8,300,000円	45 TFSI クワトロ スポーツ(右)
P73	10.8	4950	1885	1465	2925	5.7	1900	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/45R19	11,260,000円	55 TFSI クワトロ Sライン(右)
P73	9.5	4955	1885	1455	2925	5.7	2000	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/40R20	13,800,000円	S6 アバント(右／左)
P73	7.6	4955	1960	1485	2925	5.2	2200	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	275/35R21	17,910,000円	RS 6 アバント(右／左)
														A7 スポーツバック (2018.9.5.FMC,2020.11.28車種追加,2021.10.1.価格改定)
D63	16.1	4970	1910	1415	2925	5.7	1840	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/45R19	8,380,000円	40 TDI クワトロ(右)
P73	11.4	4970	1910	1415	2925	5.7	1810	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/45R19	8,450,000円	45 TFSI クワトロ(右)
P73	10.8	4975	1910	1405	2925	5.7	1880	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/40R20	11,560,000円	55 TFSI クワトロ Sライン(右)
P73	9.5	4980	1910	1405	2925	5.7	1990	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/40R20	14,340,000円	S7 (右／左)
P73	7.6	5010	1960	1415	2925	5.2	2170	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	275/35R21	18,350,000円	RS 7 (右／左)
														A8(2010.9.5.FMC,2020.8.25車種追加)
P82	9.7	5170	1945	1470	3000	5.8	2020	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/45R19	11,510,000円	55 TFSI クワトロ(右／左)
P82	7.8	5170	1945	1470	3000	5.8	2120	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	265/40R20	15,810,000円	60 TFSI クワトロ(右／左)
P82	7.8	5300	1945	1485	3130	6.0	2170	4(5)	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	265/40R20	17,160,000円	L 60 TFSI クワトロ(右／左)
P82	7.8	5185	1945	1475	3000	5.3	2290	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	265/35R21	20,100,000円	S8(右／左)
														TT クーペ(2015.8.20.FMC,2020.10.23.車種追加,2021.10.1.価格改定)
P50	13.7	4190	1830	1380	2505	4.9	1300	4	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,000,000円	40 TFSI(右)
P55	12.5	4190	1830	1360	2505	4.9	1420	4	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,260,000円	45 TFSI クワトロ(右)
P55	11.7	4200	1830	1370	2505	4.9	1440	4	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	8,420,000円	TTS クーペ(右／左)
P55	—	4200	1830	1370	2505	—	1490	4	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	245/35R19	10,550,000円	TT RS クーペ(右／左)
														Q2(2017.4.26.NEW,2021.2.24.MC※SQ2を除く,2021.10.1.価格改定)
P50	15.8	4200	1795	1530	2595	5.1	1340	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/55R17	4,000,000円	35 TFSI アドバンスド(右)
P50	15.8	4205	1795	1520	2595	5.1	1340	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/55R17	4,370,000円	35 TFSI Sライン(右)
P55	11.6	4220	1800	1525	2595	5.1	1570	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/45R18	5,990,000円	SQ2(右)
														Q3(2020.8.19.FMC,2020.12.8.車種追加,2021.10.1.価格改定)
P60	14.2	4490	1840	1610	2680	5.4	1530	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	215/65R17	4,490,000円	35 TFSI(右)
P60	14.2	4490	1840	1610	2680	5.4	1530	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/55R18	4,760,000円	35 TFSI アドバンスド(右)
P60	14.2	4495	1840	1610	2680	5.4	1530	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/55R18	5,060,000円	35 TFSI Sライン(右)
D63	15.4	4490	1840	1610	2680	5.4	1700	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/55R18	5,210,000円	35 TDI クワトロ アドバンスド(右)
D63	15.4	4495	1840	1610	2680	5.4	1700	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/55R18	5,510,000円	35 TDI クワトロ Sライン(右)
P63	9.8	4505	1855	1605	2680	5.4	1730	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/40R20	8,660,000円	RS Q3(右)
														Q3 スポーツバック(2020.8.19.NEW,2020.12.8.車種追加,2021.10.1.価格改定)
P60	14.3	4500	1840	1565	2680	5.4	1530	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	215/65R17	4,640,000円	35 TFSI(右)
P60	14.3	4520	1840	1565	2680	5.4	1530	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/50R19	5,290,000円	35 TFSI Sライン(右)
D63	15.4	4520	1840	1565	2680	5.4	1710	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	235/50R19	5,710,000円	35 TDI クワトロ Sライン(右)
P63	9.8	4505	1855	1555	2680	5.4	1730	5	7速DCT	ストラット	ダブルウイッシュボーン	255/40R20	8,920,000円	RS Q3 スポーツバック(右)
														Q5(2017.9.20.FMC,2021.3.8.MC,2021.10.1.価格改定)
D70	14.5	4680	1900	1665	2825	5.5	1910	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	235/60R18	6,940,000円	40 TDI クワトロ アドバンスド(右)
D70	14.5	4685	1900	1665	2825	5.5	1910	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	235/55R19	7,520,000円	40 TDI クワトロ Sライン(右)
P70	11.6	4680	1900	1665	2825	5.5	1830	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	235/60R18	7,300,000円	45 TFSI クワトロ アドバンスド(右)
P70	11.6	4685	1900	1665	2825	5.5	1840	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	235/55R19	7,880,000円	45 TFSI クワトロ Sライン(右)
P70	10.1	4685	1900	1635	2825	5.5	1920	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/45R20	9,320,000円	SQ5(右／左)
														Q5スポーツバック(2021.7.14.NEW)
D70	14.5	4695	1900	1660	2825	5.5	1910	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	235/60R18	7,290,000円	40 TDI クワトロ アドバンスド(右)
D70	14.5	4695	1900	1660	2825	5.5	1920	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	235/55R19	7,870,000円	40 TDI クワトロ Sライン(右)
P70	10.1	4695	1900	1635	2825	5.5	1920	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン		9,670,000円	SQ5 (右／左)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Audi/アウディ								
A5 クーペ(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)								
40 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
45 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
S5 クーペ(右/左)	4WD	CWG	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	260(354)/5400-6400	500(51.0)/1370-4500
RS 5 クーペ(右/左)	4WD	DEC	V6DOHCツインターボ	2893	84.5×86.0	10.0	331(450)/5700-6700	600(61.2)/1900-5000
A6(2019.3.12.FMC,2020.9.15.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
40 TDI クワトロ スポーツ(右)	4WD	DFB	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
45 TFSI クワトロ スポーツ(右)	4WD	DKN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	180(245)/5000-6000	370(37.7)/1600-4300
55 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DLZ	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
S6(右/左)	4WD	DKM	V6DOHCターボ	2893	84.5×86.0	10.0	331(450)/5700-6700	600(61.2)/1900-5000
A6 アバント(2019.3.12.FMC,2020.11.28.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
40 TDI クワトロ スポーツ(右)	4WD	DFB	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
45 TFSI クワトロ スポーツ(右)	4WD	DKN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	180(245)/5000-6000	370(37.7)/1600-4300
55 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DLZ	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
S6 アバント(右/左)	4WD	DKM	V6DOHCターボ	2893	84.5×86.0	10.0	331(450)/5700-6700	600(61.2)/1900-5000
RS 6 アバント(右/左)	4WD	DJP	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	441(600)/6000-6250	800(81.6)/2050-4500
A7 スポーツバック (2018.9.5.FMC,2020.11.28車種追加,2021.10.1.価格改定)								
40 TDI クワトロ(右)	4WD	DFB	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
45 TFSI クワトロ(右)	4WD	DKN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	180(245)/5000-6000	370(37.7)/1600-4300
55 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DLZ	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	250(340)/5200-6400	500(51.0)/1370-4500
S7 (右/左)	4WD	DKM	V6DOHCターボ	2893	84.5×86.0	10.0	331(450)/5700-6700	600(61.2)/1900-5000
RS 7 (右/左)	4WD	DJP	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	441(600)/6000-6250	800(81.6)/2050-4500
A8(2010.9.5.FMC,2020.8.25車種追加)								
55 TFSI クワトロ(右/左)	4WD	CZS	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	250(340)/5000-6400	500(51.0)/1370-4500
60 TFSI クワトロ(右/左)	4WD	CXY	V8DOHCターボ	3996	86.0×86.0	11.0	338(460)/5500	660(67.3)/1800-4500
L 60 TFSI クワトロ(右/左)	4WD	CXY	V8DOHCターボ	3996	86.0×86.0	11.0	338(460)/5500	660(67.3)/1800-4500
S8(右/左)	4WD	CWW	V8DOHCツインターボ	3996	86.0×86.0	10.1	420(571)/6000	800(81.6)/2000-4500
TT クーペ(2015.8.20.FMC,2020.10.23.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
40 TFSI(右)	FF	DKZ	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	145(197)/4350-6000	320(32.6)/1500-4200
45 TFSI クワトロ(右)	4WD	DKT	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	180(245)/5000-6700	370(37.7)/1600-4300
TTS クーペ(右/左)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.3	230(313)/5400-6500	400(40.8)/2000-5300
TT RS クーペ(右/左)	4WD	DAZ	直5DOHCターボ	2480	82.5×92.8	10.0	294(400)/5850-7000	480(48.9)/1700-5850
Q2(2017.4.26.NEW,2021.2.24.MC※SQ2を除く,2021.10.1.価格改定)								
35 TFSI アドバンスド(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TFSI Sライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
SQ2(右)	4WD	DNU	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.3	221(300)/5300-6500	400(40.8)/2000-5200
Q3(2020.8.19.FMC,2020.12.8.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
35 TFSI(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TFSI アドバンスド(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TFSI Sライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DFG	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
35 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DFG	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
RS Q3(右)	4WD	DNW	直5DOHCターボ	2480	82.5×92.8	10.0	294(400)/5850-7000	480(48.9)/1950-5850
Q3 スポーツバック(2020.8.19.NEW,2020.12.8.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
35 TFSI(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TFSI Sライン(右)	FF	DPC	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DFG	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.2	110(150)/3500-4000	340(34.7)/1750-3000
RS Q3 スポーツバック(右)	4WD	DNW	直5DOHCターボ	2480	82.5×92.8	10.0	294(400)/5850-7000	480(48.9)/1950-5850
Q5(2017.9.20.FMC,2021.3.8.MC,2021.10.1.価格改定)								
40 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DTP	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3250
40 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DTP	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3250
45 TFSI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DGK	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
45 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DGK	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
SQ5(右/左)	4WD	CWG	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	260(354)/5400-6400	500(51.0)/1370-4500
Q5スポーツバック(2021.7.14.NEW)								
40 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DTP	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3250
40 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DTP	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3250
SQ5 (右/左)	4WD	CWG	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	260(354)/5400-6400	500(51.0)/1370-4500

●掲載されているデータは2021年9月22日時点　●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり)　●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量　●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

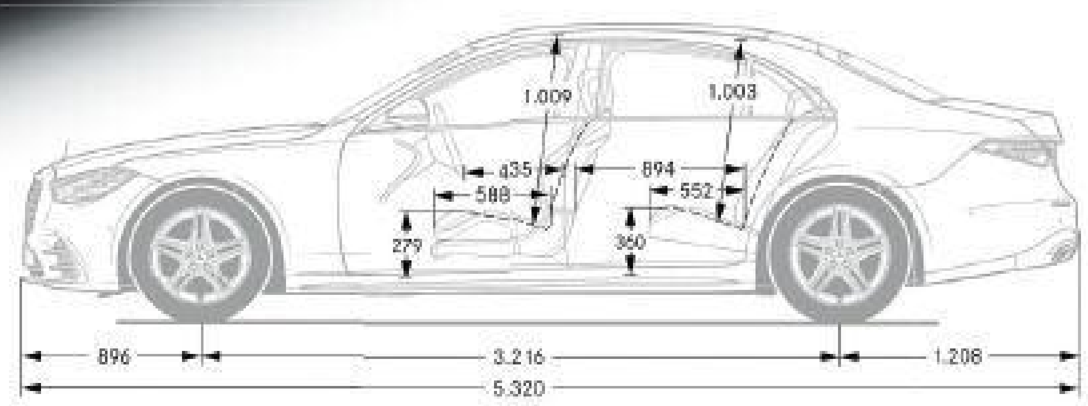
燃料・タンク容量(L)	WLTCモード燃費(km/L)	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	ホイールベース(mm)	最小回転半径(m)	車両重量(kg)	乗車定員(名)	トランスミッション	サスペンション形式 前	サスペンション形式 後	タイヤサイズ 前／後	車両価格	メーカー名 / 車名(発売年月日) / グレード(ハンドル位置)
														Audi／アウディ
														A1 スポーツバック(2019.11.1.FMC,2020.6.16.車種追加,2021.10.1.価格改定)
P40	15.2	4040	1740	1435	2560	5.1	1170	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	185/65R15	3,000,000円	25 TFSI(右)
P40	15.2	4040	1740	1435	2560	5.1	1170	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	195/55R16	3,320,000円	25 TFSI アドバンスド(右)
P40	15.2	4045	1740	1435	2560	5.1	1180	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/45R17	3,560,000円	25 TFSI Sライン(右)
P40	15.6	4040	1740	1435	2560	5.1	1220	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/45R17	3,770,000円	35 TFSI アドバンスド(右)
P40	15.6	4045	1740	1435	2560	5.1	1220	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	215/45R17	4,010,000円	35 TFSI Sライン(右)
														A3スポーツバック(2021.4.21.FMC,RSを除く,2021.10.1.価格改定)
P47	17.9	4345	1815	1450	2635	5.1	1320	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R16	3,190,000円	30 TFSI (右)
P47	17.9	4345	1815	1450	2635	5.1	1320	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	225/45R17	3,510,000円	30 TFSI アドバンスド (右)
P47	17.9	4350	1815	1435	2635	5.1	1320	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	225/40R18	3,950,000円	30 TFSI Sライン (右)
P56	13.5	4345	1815	1450	2635	5.1	1490	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R17	4,470,000円	40 TFSI クワトロ アドバンスド (右)
P56	13.5	4350	1815	1435	2635	5.1	1490	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/40R18	4,900,000円	40 TFSI クワトロ Sライン (右)
P56	13.5	4350	1815	1435	2635	5.1	1490	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/40R18	4,900,000円	40 TFSI クワトロ Sライン (右)
P56	11.6	4350	1815	1440	2630	5.1	1560	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/40R18	6,520,000円	S3スポーツバック (右)
														A3セダン(2021.4.21.FMC,RSを除く,2021.10.1.価格改定)
P47	17.9	4495	1815	1425	2635	5.1	1330	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	205/55R16	3,380,000円	30 TFSI (右)
P47	17.9	4495	1815	1425	2635	5.1	1330	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	225/45R17	3,700,000円	30 TFSI アドバンスド (右)
P47	17.9	4505	1815	1410	2635	5.1	1330	5	7速DCT	ストラット	トレーリングアーム	225/40R18	4,140,000円	30 TFSI Sライン (右)
P56	13.5	4495	1815	1425	2635	5.1	1500	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/45R17	4,660,000円	40 TFSI クワトロ アドバンスド (右)
P56	13.5	4505	1815	1410	2635	5.1	1500	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/40R18	5,090,000円	40 TFSI クワトロ Sライン (右)
P56	11.6	4505	1815	1415	2630	5.1	1560	5	7速DCT	ストラット	4リンク	225/40R18	6,710,000円	S3 スポーツバック (右)
P55	*11.0	4480	1800	1380	2630	5.1	1600	5	7速DCT	ストラット	4リンク	235/35R19	8,690,000円	RS 3 セダン(右)
														A4(2016.2.8.FMC,2021.1.13.車種追加,2021.10.1.価格改定)
D54	17.1	4760	1845	1410	2825	5.5	1580	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,460,000円	35 TDI アドバンスド(右)
D54	17.1	4770	1845	1410	2825	5.5	1590	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	5,930,000円	35 TDI Sライン(右)
D58	14.6	4760	1845	1410	2825	5.5	1650	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,800,000円	40 TDI クワトロ アドバンスド(右)
D58	14.6	4770	1845	1410	2825	5.5	1660	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,270,000円	40 TDI クワトロ Sライン(右)
P54	13.6	4760	1845	1410	2825	5.5	1500	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	4,630,000円	35 TFSI(右)
P54	13.6	4760	1845	1410	2825	5.5	1530	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,310,000円	35 TFSI アドバンスド(右)
P54	13.6	4770	1845	1410	2825	5.5	1530	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	5,780,000円	35 TFSI Sライン(右)
P58	12.9	4760	1845	1410	2825	5.5	1610	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,900,000円	45 TFSI クワトロ アドバンスド(右)
P58	12.9	4770	1845	1410	2825	5.5	1610	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,370,000円	45 TFSI クワトロ Sライン(右)
P58	10.6	4770	1845	1410	2825	5.5	1700	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/35R19	9,100,000円	S4(右／左)
														A4 アバント(2016.4.20.FMC,2021.1.7.車種追加,2021.10.1.価格改定)
D54	17.1	4760	1845	1435	2825	5.5	1610	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,750,000円	35 TDI アドバンスド(右)
D54	17.1	4770	1845	1435	2825	5.5	1620	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,220,000円	35 TDI Sライン(右)
D58	14.6	4760	1845	1435	2825	5.5	1700	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	6,090,000円	40 TDI クワトロ アドバンスド(右)
D58	14.6	4770	1845	1435	2825	5.5	1700	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,560,000円	40 TDI クワトロ Sライン(右)
P54	13.6	4760	1845	1435	2825	5.5	1540	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	4,920,000円	35 TFSI(右)
P54	13.6	4760	1845	1435	2825	5.5	1570	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	5,600,000円	35 TFSI アドバンスド(右)
P54	13.6	4770	1845	1435	2825	5.5	1570	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,070,000円	35 TFSI Sライン(右)
P58	12.9	4760	1845	1435	2825	5.5	1640	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	225/50R17	6,190,000円	45 TFSI クワトロ アドバンスド(右)
P58	12.9	4770	1845	1435	2825	5.5	1650	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,660,000円	45 TFSI クワトロ Sライン(右)
P58	10.6	4770	1845	1435	2825	5.5	1740	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/35R19	9,390,000円	S4 アバント(右／左)
P58	9.9	4780	1865	1435	2825	5.5	1820	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	275/30R20	12,700,000円	RS 4 アバント(右／左)
														A4 オールロード クワトロ(2016.9.6.FMC,2020.10.7.MC,2021.10.1.価格改定)
P58	11.9	4760	1845	1490	2820	5.5	1660	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/45R18	6,440,000円	A4 オールロード クワトロ(右)
														A5 スポーツバック(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)
D54	17.1	4755	1845	1390	2825	5.5	1590	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,280,000円	35 TDI アドバンスド(右)
D54	17.1	4765	1845	1390	2825	5.5	1600	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,770,000円	35 TDI Sライン(右)
D58	14.6	4775	1845	1390	2825	5.5	1680	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,620,000円	40 TDI クワトロ アドバンスド(右)
D58	14.6	4765	1845	1390	2825	5.5	1680	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	7,110,000円	40 TDI クワトロ Sライン(右)
P58	12.9	4765	1845	1390	2825	5.5	1640	5	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	7,210,000円	45 TFSI クワトロ Sライン(右)
P58	10.6	4765	1845	1390	2825	5.5	1740	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	255/35R19	9,450,000円	S5 スポーツバック(右／左)
P58	9.9	4775	1860	1390	2825	5.5	1790	5	8速AT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	275/30R20	13,680,000円	RS 5 スポーツバック(右／左)
														A5 クーペ(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)
D58	14.6	4695	1845	1365	2765	5.4	1640	4	7速DCT	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン	245/40R18	6,620,000円	40 TDI クワトロ アドバンスド(右)

●トランスミッション… 「DCT」はデュアルクラッチ、「AMT」は電子制御式マニュアル、「CVT」は無段変速機　●最小回転半径… [ ]の場合は本国仕様車の最小回転直径
●車両重量… (D)は乾燥重量、*はEU値の車重[DIN値+75kg]、**はEU準拠、( )内はオプションシートを装着した場合

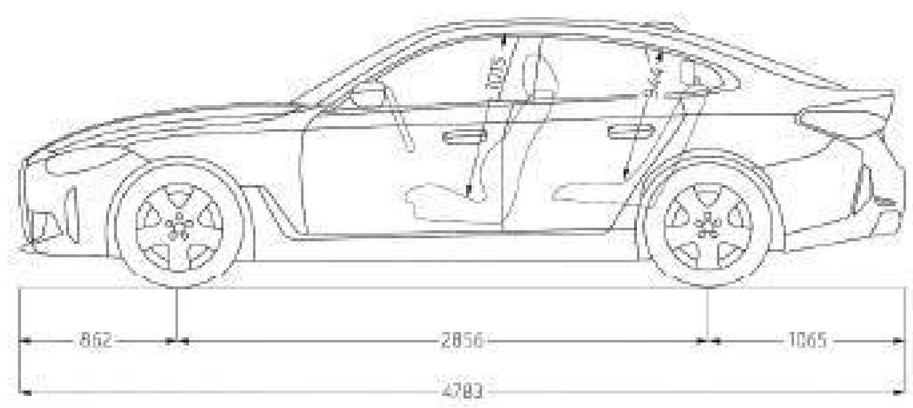
メーカー名 車名(発売年月日) グレード(ハンドル位置)	駆動方式	エンジン型式	エンジン 種類	総排気量(cc)	ボア×ストローク(mm)	圧縮比	最高出力 kW(ps)/rpm	最大トルク Nm(kgm)/rpm
Audi／アウディ								
A1 スポーツバック(2019.11.1.FMC,2020.6.16.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
25 TFSI(右)	FF	DKL	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.3	70(95)/5000-5500	175(17.8)/2000-3500
25 TFSI アドバンスド(右)	FF	DKL	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.3	70(95)/5000-5500	175(17.8)/2000-3500
25 TFSI Sライン(右)	FF	DKL	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	10.3	70(95)/5000-5500	175(17.8)/2000-3500
35 TFSI アドバンスド(右)	FF	DAD	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
35 TFSI Sライン(右)	FF	DAD	直4DOHCターボ	1497	74.5×85.9	10.5	110(150)/5000-6000	250(25.5)/1500-3500
A3スポーツバック(2021.4.21.FMC,RSを除く,2021.10.1.価格改定)								
30 TFSI (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500	200(20.4)/2000-3000
30 TFSI アドバンスド (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500	200(20.4)/2000-3000
30 TFSI Sライン (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500	200(20.4)/2000-3000
40 TFSI クワトロ アドバンスド (右)	4WD	DNN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	12.2	140(190)/4200-6000	320(32.6)/1500-4100
40 TFSI クワトロ Sライン (右)	4WD	DNN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	12.2	140(190)/4200-6000	320(32.6)/1500-4100
40 TFSI クワトロ Sライン (右)	4WD	DNN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	12.2	140(190)/4200-6000	320(32.6)/1500-4100
S3スポーツバック (右)	4WD	DNF	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.3	228(310)/5450-6500	400(40.8)/2000-5450
A3セダン(2021.4.21.FMC,RSを除く,2021.10.1.価格改定)								
30 TFSI (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500	200(20.4)/2000-3000
30 TFSI アドバンスド (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500	200(20.4)/2000-3000
30 TFSI Sライン (右)	FF	DLA	直3DOHCターボ	999	74.5×76.4	11.4	81(110)/5500	200(20.4)/2000-3000
40 TFSI クワトロ アドバンスド (右)	4WD	DNN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	12.2	140(190)/4200-6000	320(32.6)/1500-4100
40 TFSI クワトロ Sライン (右)	4WD	DNN	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	12.2	140(190)/4200-6000	320(32.6)/1500-4100
S3 スポーツバック (右)	4WD	DNF	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.3	228(310)/5450-6500	400(40.8)/2000-5450
RS 3 セダン(右)	4WD	DAZ	直5DOHCターボ	2480	82.5×92.8	10.0	294(400)/5850-7000	480(48.9)/1700-5850
A4(2016.2.8.FMC,2021.1.13.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
35 TDI アドバンスド(右)	FF	DEZ	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.0	120(163)/3250-4200	380(38.7)/1500-2750
35 TDI Sライン(右)	FF	DEZ	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.0	120(163)/3250-4200	380(38.7)/1500-2750
40 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
40 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	140(190)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
35 TFSI(右)	FF	DEM	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	110(150)/3900-6000	270(27.5)/1350-3900
35 TFSI アドバンスド(右)	FF	DEM	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	110(150)/3900-6000	270(27.5)/1350-3900
35 TFSI Sライン(右)	FF	DEM	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	110(150)/3900-6000	270(27.5)/1350-3900
45 TFSI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
45 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
S4(右／左)	4WD	CWG	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	260(354)/5400-6400	500(51.0)/1370-4500
A4 アバント(2016.4.20.FMC,2021.1.7.車種追加,2021.10.1.価格改定)								
35 TDI アドバンスド(右)	FF	DEZ	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.0	120(163)/3250-4200	380(38.7)/1500-2750
35 TDI Sライン(右)	FF	DEZ	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.0	120(163)/3250-4200	380(38.7)/1500-2750
40 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
40 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
35 TFSI(右)	FF	DEM	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	110(150)/3900-6000	270(27.5)/1350-3900
35 TFSI アドバンスド(右)	FF	DEM	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	110(150)/3900-6000	270(27.5)/1350-3900
35 TFSI Sライン(右)	FF	DEM	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	11.6	110(150)/3900-6000	270(27.5)/1350-3900
45 TFSI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
45 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
S4 アバント(右／左)	4WD	CWG	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	260(354)/5400-6400	500(51.0)/1370-4500
RS 4 アバント(右／左)	4WD	DEC	V6DOHCツインターボ	2893	84.5×86.0	10.0	331(450)/5700-6700	600(61.2)/1900-5000
A4 オールロード クワトロ(2016.9.6.FMC,2020.10.7.MC,2021.10.1.価格改定)								
A4 オールロード クワトロ(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
A5 スポーツバック(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)								
35 TDI アドバンスド(右)	FF	DEZ	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.0	120(163)/3250-4200	380(38.7)/1500-2750
35 TDI Sライン(右)	FF	DEZ	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	16.0	120(163)/3250-4200	380(38.7)/1500-2750
40 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
40 TDI クワトロ Sライン(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000
45 TFSI クワトロ Sライン(右)	4WD	DDW	直4DOHCターボ	1984	82.5×92.8	9.6	183(249)/5000-6000	370(37.7)/1600-4500
S5 スポーツバック(右／左)	4WD	CWG	V6DOHCターボ	2994	84.5×89.0	11.2	260(354)/5400-6400	500(51.0)/1370-4500
RS 5 スポーツバック(右／左)	4WD	DEC	V6DOHCツインターボ	2893	84.5×86.0	10.0	331(450)/5700-6700	600(61.2)/1900-5000
A5 クーペ(2017.4.4.FMC,2021.1.13.MC,2021.10.1.価格改定)								
40 TDI クワトロ アドバンスド(右)	4WD	DET	直4DOHCディーゼルターボ	1968	81.0×95.5	15.5	150(204)/3800-4200	400(40.8)/1750-3000

●掲載されているデータは2021年9月22日時点 ●特別仕様車、限定車、特装車は除く(一部例外あり) ●エンジン型式…「SC」はスーパーチャージャー、【 】はモーターのデータ
●燃費…ハイブリッド車のWLTCモード燃費はハイブリッドモード燃費。*JC08モード、**EU準拠、***WLTPモード、末尾「km」はBEVの一充電航続距離
●燃料・タンク容量…「P」はプレミアム、「R」はレギュラー、「D」は軽油。末尾「kWh」はBEVの総電力量 ●乗車定員…乗車定員の「/」は選択が可能で、( )が付く場合はオプション設定

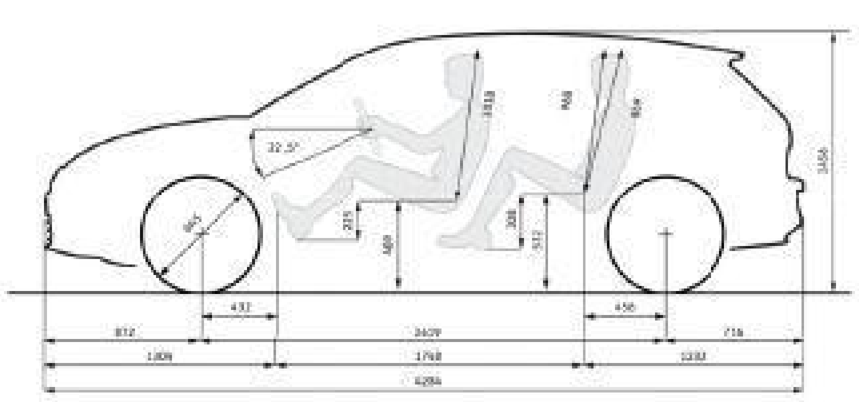




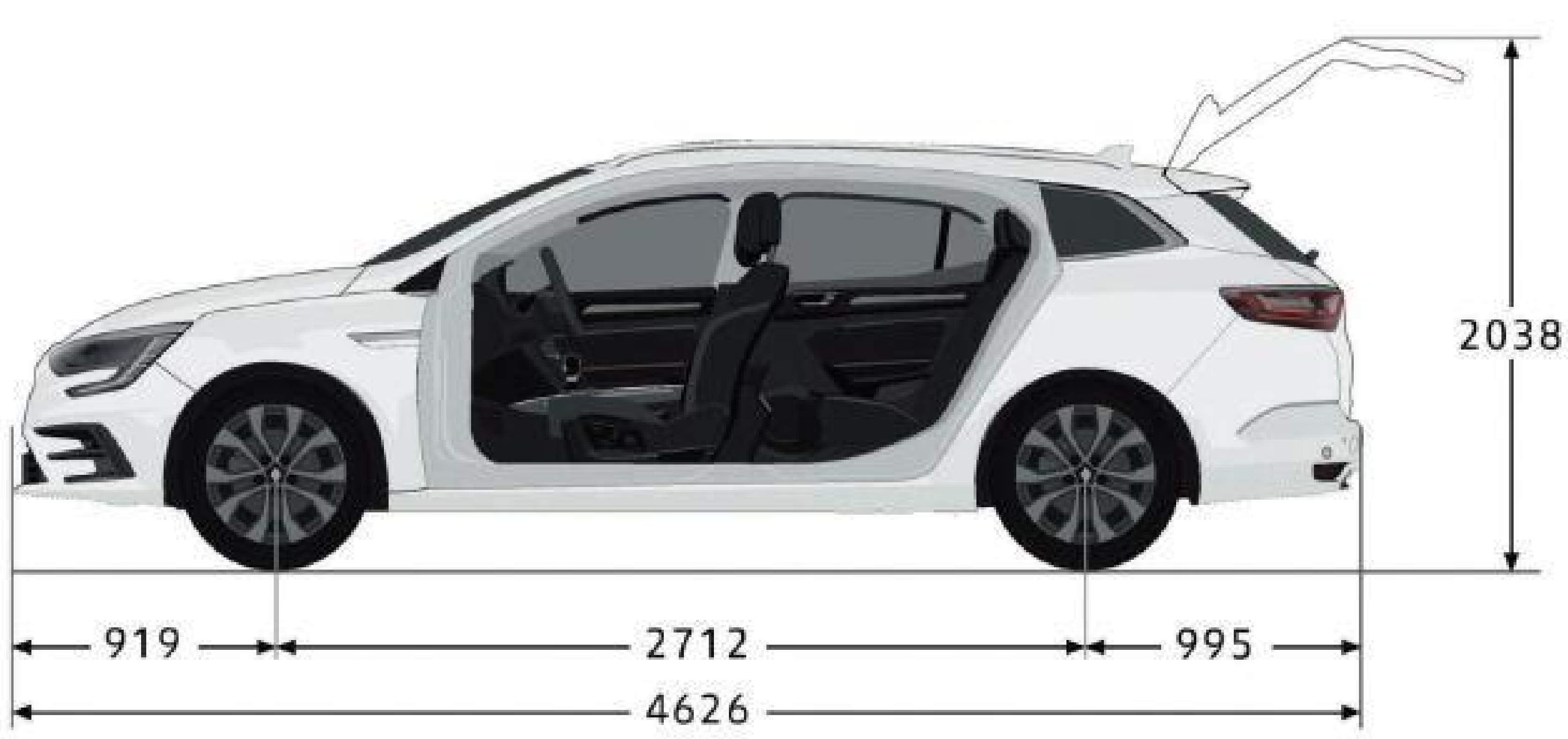
輸入車
最新諸元
データブック
2021



今、日本で買える
主要インポートブランド
全モデルのデータを掲載









Motor Magazine

Motor Magazine　2021年11月号　別冊付録
令和3年11月1日発行（毎月1日発行）
第67巻　第11号